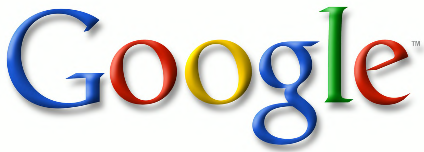
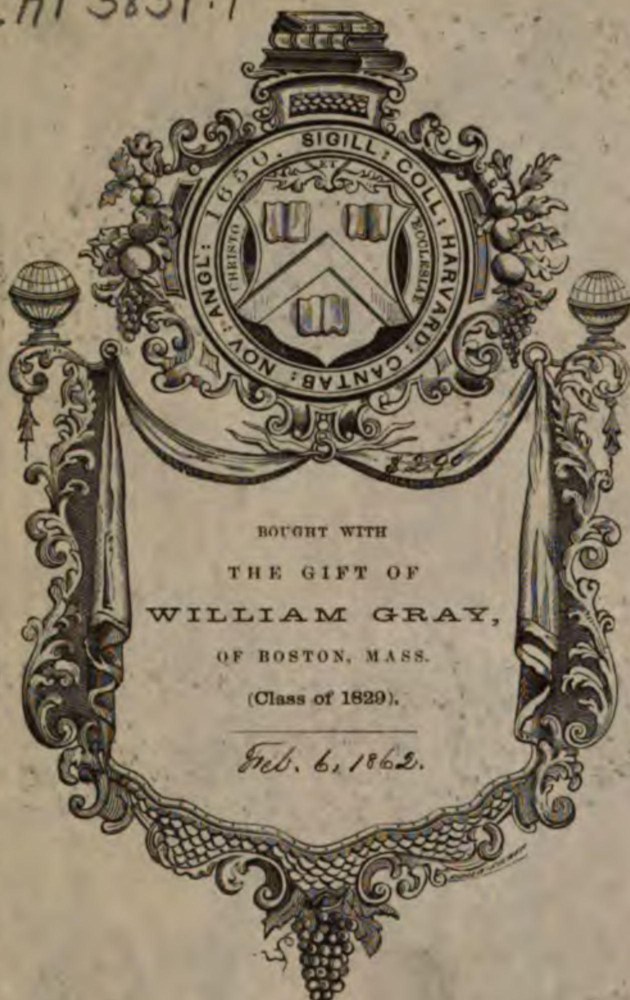



SIGILL: COLL: HARVARD: CANTAB: NOV: ANGL: 1650.
CHRISTO ET ECCLESIAE
BOUGHT WITH
THE GIFT OF
WILLIAM GRAY,
OF BOSTON, MASS.
(Class of 1829).
Feb. 6, 1862.



Grundsätze
des
praktischen Europäischen Seerechts,
besonders im Privatverkehre,
mit Rücksicht auf alle wichtigeren Partikularrechte,
namentlich
der Norddeutschen Seestaaten, besonders Preussens
und der Hansestädte,
sowie
Hollands, Frankreichs, Spaniens, Englands, Nordamerikas,
Dänemarks, Schwedens, Russlands etc.

Von

Dr. juris Carl von Kaltenborn.

In zwei Bänden.

ERSTER BAND.

Berlin, 1851.
Verlag von Carl Heymann.

Vorwort.

Diese Grundsätze des praktischen Europäisch-Amerikanischen Seerechts sind nicht aus einer müssigen Speculation heraus, für müssige Speculirer geschrieben, sondern sollen möglichst dem praktischen Bedürfnisse der Richter und Advocaten, der Handels- und Seeleute entsprechen.

Nichtsdestoweniger macht das Werk entschieden einen Anspruch darauf, die Wissenschaft des Seerechts weiter zu befördern.

Zugleich hat das Werk noch ein patriotisches Ziel, nämlich den Umschwung des vaterländischen Seelebens in der Gegenwart durch Aufdeckung der den internationalen Seeverkehr leitenden Grundsätze zu unterstützen und vielleicht zu beschleunigen. Indessen ist doch der Standpunkt des Verfassers und zuversichtlich auch seines Werkes nicht ein bloss Deutscher, überhaupt kein beschränkt nationaler. Der Verfasser erkennt zu sehr die grosse Weltbedeutung und Weltstellung des internationalen Seeverkehres, als dass er sich in die Befangenheit eines specifischen Staats- und Volksparticularismus hätte verstricken können. Er hat nur als ein guter Patriot namentlich dem Norddeutschen Seeverkehre zu Diensten sein wollen. Aber er weiss sehr wohl, dass das Norddeutsche Seerecht in seiner Vereinzelung kaum zu einem organischen Ganzen verarbeitet werden kann, dass dasselbe fortwährend des Seerechts der übrigen Staaten Europa's und Amerika's zu seiner Ergänzung bedarf, dass überhaupt das moderne Seerecht universeller, internationaler

d. i. Europäisch-Amerikanischer Natur ist, dass mithin selbst derjenige, welcher das Particularseerecht seines Vaterlandes darstellen wolle, diese universelle Natur des Seerechts fortwährend im Auge behalten müsse, wenn er nicht etwas völlig Mangelhaftes, Unvollständiges und Unbrauchbares liefern wolle. Nun vollends der Verfasser dieses Werkes, welches eben vorzugsweise das internationale Seerecht darstellen soll und dabei nur besonders auch das Norddeutsche Handelsinteresse berücksichtigt! Daher hat es denn der Verfasser für nothwendig gehalten, wie das Norddeutsche, eben so sehr das Holländische, Englische, Französische, Spanische, Nordamerikanische, Dänische, Schwedische, Russische etc. Seerecht in allen Details in die gehörige Berücksichtigung zu ziehen, ja der Verfasser hat vorzugsweise seine Grundsätze des Europäischen Seerechts aus einer Vergleichung und Combination der einzelnen Bestimmungen aller jener Particularseerechte construiren und schon darum sie alle gleichmässig berücksichtigen zu müssen geglaubt. Doch hat er einmal die Staaten des Mittelmeeres und somit auch Süddeutschlands nicht so besonders berücksichtigen wollen. Sodann aber ist es natürlich, dass er die neueren vollständigeren und praktischen Seerechte mehr benutzt hat, als die älteren, unvollständigen und vielfach veralteten. Demnach hat er namentlich das Holländische und Spanische neueste Handelsgesetzbuch wegen ihrer grossen Vortrefflichkeit, sodann den Französischen Code, nicht weniger das neueste Preuss. Recht, besonders wegen seiner Vollständigkeit, vorzüglich aber die Englische und Nordamerikanische Praxis wegen ihrer grossen Autorität und Verbreitung in allen Ländern benutzt, und konnte füglich weniger benutzen die Schwedischen, Dänischen, Russischen, sowie die mittelalterlichen Rechte, weil deren Bestimmungen zum Theil veraltet und meist sehr unvollständig sind, so dass gerade die Seerechtspraxis dieser Länder mehr als dies in anderen Staaten der Fall ist, deren Seerechtsgesetzgebung neuer und vollständiger oder deren Praxis wie in England

mehr entwickelt ist, unmittelbar auf die Grundsätze des Europ. Seerechts überhaupt sich stützen muss.

Als ein Frevel erscheint es aber geradezu, die lebendigen Strömungen des modernen Seeverkehrs in die armseligen Bestimmungen des Römischen Rechtes über Seerecht einzwängen zu wollen, obwohl gewisse Gerichtshöfe anderer Meinung zu sein scheinen.

Zur Benutzung des Werkes in Bezug auf ein einzelnes Land wird man allerdings noch dessen besondere particularrechtliche Bestimmungen immer zu Rathe ziehen müssen. Denn nach Umfang und Anlage des Werkes war es nicht möglich, jegliche particularrechtliche Besonderheit zu notiren, sondern nur die, welche für das gemeine Seerecht von Bedeutung zu sein schien.

Auch konnte und sollte in dem Werke nicht ausdrücklich eine historische Entwickelung und Feststellung der heutigen Praxis gegeben werden. Dasselbe würde sonst allzusehr angeschwollen sein. Indessen wird hoffentlich der Leser merken, dass der Verfasser auf Grundlage eines historischen Studiums der einzelnen Seerechtssatzungen seine Grundsätze auferbaut hat. Blosse antiquarische Notizen hat er selten angebracht.

Zu einer völlig abgerundeten, geschlossenen Systematik schien dem Verfasser, wegen des Mangels an bedeutenden Vorarbeiten, der Stoff noch nicht genug präparirt zu sein. Es hat sich demnach der Verfasser nur einer gewissen Uebersichtlichkeit zu praktischen Zwecken befleissigt und glaubt, bei dem gegenwärtigen Standpunkte der Seerechtswissenschaft, auch in dieser Beziehung den wissenschaftlichen Anforderungen Genüge gethan zu haben. Seine Nachfolger mögen hierin Besseres leisten. Uebrigens hat der Verfasser, bei dem ziemlich bedeutenden Umfange des Werkes, nicht angestanden, in einzelnen Fällen kleine Wiederholungen zu machen.

Seine Vorgänger hat der Verfasser gewisssenhaft benutzt, namentlich Abbott, Pardessus und Pöhls. Besonders hat

Letzterer ihm ein sehr schätzbares und ungemein reichhaltiges Material geboten, welches aber der Verfasser bedeutend vermehrt hat.

In den Details, wo es namentlich mehr auf Zahlenverhältnisse oder ganz concrete Bestimmungen ähnlicher Art ankam, hat es der Verfasser vorgezogen, statt vieler abstracter Redensarten einfach das Princip anzudeuten und dafür die detaillirten Bestimmungen der einzelnen wichtigen Seerechte zur Erläuterung hinzuzufügen.

Schliesslich erkennt der Verfasser mit dem herzlichsten Danke die freundliche Aufnahme und literarische Unterstützung an, welche ihm während seines siebenmonätlichen Aufenthaltes in Hamburg von vielen Seiten zu Theil geworden ist.

Halle, den 26. November 1850.

Der Verfasser.

Inhalts-Verzeichniss

des ersten Bandes.

Abschnitt I. Einleitende Erörterungen.

Seite

Seite

Kapitel III. Verhältniss der Schiffer und Rheder zum Schiffsvolk.

Abschnitt V. Von Lootsen und Passagieren.

Abschnitt VI. Von der Befrachtung der Schiffe.

Kapitel I. Form und Wesen des Frachtcontracts.

Druckfehler.

Bd. I. S. 5. Z. 21. l. Tenterden st. Truterden.
S. 11. Z. 5. l. sterile st. steile.
S. 324. l. § 113 a st. § 113.

Abschnitt I.

Einleitende Erörterungen.

Kapitel I.

Grundbegriffe.

§. 1. Bedeutung des Seerechts.

Das Seerecht umfasst den Kreis derjenigen Rechtsverhältnisse, welche sich auf Grundlage des durch die See vermittelten Verkehres bilden. Es ist ein eigenthümlicher Zweig des allgemeinen Verkehrs- oder Handelsrechts und hat, in seiner verschiedenen Ausdehnung, zugleich einen mehr oder weniger internationalen Charakter, stützt sich demnach auf das Völkerrecht (droit des gens) im modernen Sinne (siehe § 2.). Das Schiffahrtsrecht umfasst noch mehr als das Seerecht, indem es sich über die Rechtsverhältnisse der Schiffahrt sowohl zur See als auf den Flüssen verbreitet; das Seerecht ist eben nur das Seeschiffahrtsrecht. Wir Deutschen sind arm an Namen dafür[1]; französisch heisst es droit maritime; englisch naval, maritime, marine law, sea-law, law of the sea, law of maritime commerce, law of shipping and navigation; lateinisch ius maritimum.

---

1. In technischer, namentlich juridischer Beziehung bedient man sich im Deutschen nicht des Ausdrucks Meer, sondern See, also Seerecht, Seemann, Seewesen, Seehandlung etc.

§ 2. Eintheilungen [2]).

Theils nach dem inneren oder äusseren Umfange, theils nach der wissenschaftlichen Auffassung wird das Seerecht verschieden eingetheilt. I. Man unterscheidet wie alles Recht so auch das Seerecht als positives und als natürliches (ideales, philosophisches). Letzteres hat das Ideal (die wahre Natur) der rechtlichen Grundsätze für den Seeverkehr darzustellen und hat dafür keinen höheren oder niedrigeren Massstab als den der höchsten wissenschaftlichen Auffassung (Philosophie) des jedesmaligen Zeitalters, so dass auch diese Art des Seerechts nichts Absolutes, Ewiges, für alle Zeiten Gleiches sein kann. Die Darstellung eines solchen philosophischen Seerechts ist noch nicht versucht und dürfte wegen der Sprödigkeit des seerechtlichen Stoffes ihre grossen Schwierigkeiten haben. Das positive Seerecht hat dagegen nur die Wirklichkeit der Praxis des Seeverkehrs vor Augen und stellt entweder dar, wie sich diese Praxis im Verlaufe der Geschichte in den verschiedenen Zeiten allmälig gestaltete und entfaltete (positiv-historisches Seerecht, Geschichte des Seerechts), oder es hält irgend ein Stadium der historischen Entwicklung des seerechtlichen Verkehres und namentlich in seiner jüngsten Gestaltung in der unmittelbaren Gegenwart, fest und fasst die einzelnen Satzungen zu einem systematischen Ganzen zusammen (positiv-dogmatisches Seerecht, positives System des Seerechts, positives oder praktisches Seerecht). — II. Nach dem äusserlichen Umfange des Gebietes, innerhalb dessen das positive Seerecht praktisch gilt, unterscheidet man dasselbe wiederum in universelles, allgemeines und particuläres, locales, statutarisches Seerecht. Unter dem ersteren versteht man gewöhnlich [3]) das praktische Europäisch-Amerika-

---

2. Vergl. Pöhl's Seerecht S. 1—3 mit Nau Völkerseerecht § 4—15, welcher letztere sehr detaillirt ist, aber sehr veraltete Ansichten auftischt.

3. Doch verstehen Manche unter allgemeinem Seerecht auch wohl das philosophische oder natürliche. — Auch nennt man das Seerecht eines Reiches (oder Staatenbundes) gemeines oder allgemeines im Gegensatz zu dem der einzelnen Länder, Provinzen und Städte, z. B. Gemeines Deutsches Seerecht, im Gegensatz zum particulären Hamburgischen u. s. w. — Thöl's (Handelsrecht I. S. 9)

nische Seerecht, welches die Grundsätze enthält, welche überhaupt unter allen ihren Seeverkehr auf der Basis des Rechts regulirenden Völkern, also allgemein, universell gilt. Das particuläre etc. hat ein geringeres Gültigkeitsgebiet, nämlich einige Staaten oder ein Reich, eine Provinz, Stadt etc.; also z. B. Englisch-Nordamerikanisches, Französisches, Pommersches, Danziger Seerecht. — III. Nach den Quellen unterscheidet man sowohl das gemeine als das particuläre Seerecht in Gewohnheits- und in Vertragsseerecht. Für das allgemeine Europäisch-Amerikanische Seerecht sind Gesetze keine (wenigstens keine unmittelbare) Rechtsquelle; das durch Gesetze unmittelbar festgestellte Seerecht ist immer nur particuläres (Russisches, Englisches etc.). — IV. Die Abtheilung in Friedensseerecht und in Kriegsseerecht ist leicht verständlich. Das völkerrechtliche Institut des Krieges[4]) erzeugt in seinem Einflusse auf den Seeverkehr einen eigenthümlichen Kreis seerechtlicher Verhältnisse, welche das Seekriegsrecht bilden. — V. In der Beschränkung auf den Seeverkehr der Privatpersonen untereinander ist das Seerecht Privatseerecht; auf die Beziehungen seerechtlicher Art zwischen der Staatsgewalt und den Unterthanen eines Landes Staatsseerecht und dieses ist allemal particulären Seerecht, indem es einen Theil des positiven Staatsrechts jedes einzelnen seehandeltreibenden Volkes bildet und sich namentlich durch finanzielle, polizeiliche und militärische Bestimmungen

---

Eintheilung des positiven Handelsrechts (und consequent des Seerechts) in historisch allgemeines und dogmatisch allgemeines scheint mir an sich nicht viel werth und ist namentlich im Seerechte ohne Bedeutung, das gemeine Europäische wie das gemeine Deutsche, Französische, Englische etc. Seerecht ist eben so sehr ein historisch wie dogmatisch allgemeines. Der Unterschied könnte nur in dem Grade und der Art der wissenschaftlichen Behandlung liegen, indem in dem einen Falle (historisch) die einzelnen Sätze nur mechanisch zusammenaddirt, in dem anderen (dogmatisch) zu einem systematischen Ganzen nach den leitenden Principien combinirt werden möchten: eine Unterscheidung, welche ernstlich durchzuführen Niemand sich herablassen wird, also etwas Unpraktisches. Vergleiche übrigens meine Kritik des Völkerrechts. S. 238 ff.

4. Der Krieg ist eins von den internationalen Rechtsmitteln zur Schlichtung von Streitigkeiten unter Staaten.

charakterisirt[5]); endlich auf die Verkehrsverhältnisse der Staaten untereinander Völkerseerecht[6]) oder internationales Seerecht im engeren Sinne. Das Staats- und das Völker- (besser Staaten-) Seerecht zusammen bilden das öffentliche Seerecht. Das Privatseerecht kann entweder particuläres (z. B. Preussisches, Lübisches, Pommersches etc.) oder auch allgemeines, nämlich Europäisch-Amerikanisches sein und hat im letzteren Falle jedenfalls einen gewissen internationalen, öffentlichen Charakter; es handelt sich dabei namentlich auch um den Seeverkehr der Privatleute des einen Staats mit denen des anderen und ein solcher Verkehr steht allemal unter den Satzungen und unter dem Schutze des Völkerrechts. Wenn somit das allgemeine Europäisch-Amerikanische Privatseerecht wenigstens indirect in den Kreis des internationalen Rechts gehört, so ist dagegen das Völkerseerecht, wie das auch schon der Name andeutet, unmittelbar ein Theil des Völkerrechts und wird auch gewöhnlich ziemlich umfangreich in den Systemen und Handbüchern des Völkerrechts abgehandelt[7]).

§ 3. Das praktische Europäisch-Amerikanische Seerecht.

Der Kürze wegen bezeichnet man dasselbe auch wohl nur als Europäisches ganz so wie dies beim Völkerrechte geschieht. Es wird vom völkerrechtlichen Standpunkte aus das gemeine praktische genannt, weil behauptet werden darf, dass es bei allen ihren Seeverkehr nach Rechtsgrundsätzen normirenden Völkern gilt. Im Allgemeinen kann das nur von den christlichen Europäischen und Amerikanischen Staaten nebst ihren Kolonieen in den anderen Welttheilen gesagt werden. Dasselbe wird den Gegenstand unserer Darstellung bilden; doch werden wir uns dabei auf den Kreis des Privatseerechts beschränken, indessen

---

5. Thöl (Handelsrecht I. S. 9) versteht unter öffentlichem Seerecht nur dieses particuläre staatsrechtliche (mit Ausschluss des völkerrechtlichen).

6. Die beiden Hamburger Büsch und Pöhls wollen es lieber Seevölkerrecht nennen, was mir zum wenigsten auch zweideutig klingt.

7. Am besten in den neuesten Werken der Art: Heffter, Europäisches Völkerrecht der Gegenwart (2. Aufl. Berlin 1848) und Wheaton's letztem Werk: éléments du droit international (2 Bde. Leipzig 1848), einer Umarbeitung seiner elements of international law (Lond. 1836).

indem wir aus dem Gebiete des öffentlichen [8]), namentlich des eigentlichen Völkerseerechts Alles herbeiziehen, was von entschiedenem Einflusse auf den Seeverkehr der Privaten in rechtlicher Beziehung ist, namentlich auch die meisten Materien des Seekriegsrechts. Dabei wird es uns vor Allem auf die Darlegung der leitenden Grundsätze im Allgemeinen wie in jeder einzelnen Materie ankommen; indessen wollen wir doch nicht bloss einige abstracte Sätze als ein dürres Gerippe hinstellen, sondern das umfangreiche Material so vollständig als möglich darzulegen suchen. Diese leitenden Grundsätze sind dann aber nicht durch eine leere Abstraction, aus der reinen Vernunft, wie man sagt, zu gewinnen, sondern unmittelbar aus der lebendigen Praxis des Seelebens zu entnehmen, indem sie den Geist, die bewegenden Elemente der wirklichen Facta des Europäisch-Amerikanischen Seelebens enthalten. — Beispiele als Belege werden zwar, wo es nöthig erscheint, angeführt werden, doch macht das Werk am wenigsten einen Anspruch auf eine blosse Sammlung von seerechtlichen Fällen, und glauben wir um so mehr der Ansicht sein zu dürfen, dass gerade auch durch eine Darlegung der Grundsätze den Praktikern gedient sein werde, als selbst Lord Truterden (Abbott), der berühmte englische Praktiker und Schriftsteller, dies für das Wesentliche seines Werkes [9]), im Gegensatz zu der, allerdings den bei weitem grössten Theil des Werkes in Anspruch nehmenden Darstellung von einzelnen Seerechtsfällen, erklärt. Wir hätten es allerdings gern gesehen, wenn wir ganz ähnlich wie dies in dem untengenannten Werke und überhaupt bei Englischen Werken der Art der Fall ist, eine Fülle von einzelnen Rechtsfällen namentlich mit den gerichtlichen Entscheidungsgründen hätten bei allen einzelnen Materien darbringen können. Indessen

---

8. Die innige Verbindung und schwierige Trennung des privaten und öffentlichen Seerechts deutet an Pöhls, Seerecht S. 4.

9. A treatise of the law relative to merchant ships and seamen (zuerst London 1802, 8. Aufl. von W. Shee 1847) in der Vorrede. Und die Engländer verstehen gewiss die Praxis zu würdigen. Uebrigens wird allerdings ein Deutscher nicht leicht an dem oben im Texte Behaupteten zweifeln, und Mancher wird sich eben desshalb über das Gesagte verwundern. Im Auslande aber ist man nicht selten anderer Meinung und mag drum obige Auseinandersetzung gerade nur für Ausländer geschrieben sein.

wollte sich dies nach Zeit und Umständen nicht recht machen. Einmal wäre das Werk dadurch zum mindesten noch einmal so stark geworden und sodann hätten wir füglich nur fremdländische, namentlich Englische und Nordamerikanische Rechtsfälle vorlegen können, da es bis jetzt so gut als gar keinen Vorrath von Deutschen Rechtsfällen der Art gedruckt gibt und es doch durchaus nothwendig erscheint, sich auf bereits durch den Druck veröffentlichte Fälle zu beziehen, nicht bloss der Controle halben, sondern auch um die Darstellung so kurz als möglich machen zu können, und dies wird namentlich durch Verweisungen auf die ja Jedem leicht zugängliche, weil gedruckte Quelle erst möglich sein [10]).

§ 4. Entwicklung der Grundsätze.

Da es an aller directen gesetzgeberischen Thätigkeit für die Hervorbringung von Rechtssatzungen für das Europäisch-Amerikanische Seerecht fehlt, also die gültigen Rechtssätze der Praxis noch nicht durch die geistige Macht eines Central-Organes für die Europäischen und Amerikanischen Staaten mit Bewusstsein zu einem lebendigen Ganzen, auch nicht einmal in einzelnen Materien, haben zusammengefasst werden können, und da es nicht einmal wahrhaft allgemeine, von allen oder auch nur von vielen Seevölkern gemeinsam geschlossene Völkerverträge seerechtlicher Art, mit Ausnahme einiger sehr bestrittener Neutralitätsverträge, gibt: so hat es allerdings für die Wissenschaft besonders grosse Schwierigkeiten, diese Grundsätze aufzufinden und darzulegen. — Ganz anders wo die bewusste centralisirende Thätigkeit der Gesetzgebung bereits der Wissenschaft vorgearbeitet hat! Hier im Europ. Seerechte hat die Theorie allein und so zu sagen uranfänglich es zu unternehmen, das Bewusstsein von den Rechtssätzen der Praxis über-

10. Selbst in der gedruckten Sammlung der Entscheidungen des Oberappellationsgerichts zu Lübeck in Hamburgischen Sachen (Hamburg 1849. 1. Bd.) stehen nur wenige seerechtliche Fälle. Zu meiner Freude erfahre ich, dass gegenwärtig eine Anzahl junger Hamburger Advocaten eine Sammlung der Entscheidungen des Hamburger Handelsgerichts und namentlich darunter viele seerechtlichen Fälle zu publiciren beabsichtigt. Leider fehlen uns Deutschen Werke wie die reports of cases of admiralty noch ganz.

haupt erst zu ermöglichen und zu verbreiten, sodann nicht weniger dieselben zu ordnen und zu gliedern, endlich zu einem organischen Ganzen zu verbinden. Doch scheinen die Schwierigkeiten nicht unüberwindlich und im Allgemeinen dieselben zu sein, welche sich der Construction einer Wissenschaft des sog. (rein) Deutschen Privatrechts[11]) und des Völkerrechts entgegenstellen, indem auch hier und namentlich für das Völkerrecht bis jetzt und für alle Zeiten die Gesetzgebung als rechtserzeugendes Element fehlt. Freilich haben sich Manche durch jene Schwierigkeiten zu der verzweifelten Ansicht hinreissen lassen, dass es kein Deutsches Privatrecht, dass es kein Völkerrecht, endlich dass es kein Gemeines Seerecht[12]) gebe, und consequent haben sie denn auch die Wissenschaft des Völkerrechts, Seerechts etc. läugnen müssen.

Es müssen aber, ganz analog wie dies beim Völkerrechte[13]) der Fall ist, aus den allgemeinen Gewohnheiten, Sitten und Gebräuchen der Völker im Seeverkehre, also aus unmittelbaren Factis, aus denen erst durch combinatorische Thätigkeit die Rechtssatzungen zu entwickeln sind, und sodann aus dem particulären Rechte entweder der einzelnen Staaten, was sich wiederum in Gesetzen und in der Gewohnheit ausspricht, oder mehrerer Staaten, die durch Verträge besondere seerechtliche Bestimmungen unter sich festgesetzt haben, die Grundsätze des gemeinen Seerechts entnommen werden. Aus den Bestimmungen des particulären Rechts wird man aber

---

11. Doch können und wollen wir die in Deutschland, namentlich noch in dem letzten Decennium lebhaft geführten Schulstreitigkeiten über die Construction des sog. Deutschen Privatrechts sowie auch des Völkerrechts hier weder berühren, noch am allerwenigsten, wenn auch nur analogisch, sofort auf die Construction des gemeinen Europäischen Seerechts übertragen. Doch verkennen wir keines Wegs die Wichtigkeit einer näheren Untersuchung hierüber; nur scheint hier nicht der Ort dazu zu sein.

12. Wenigstens läugnet Büsch (Bestreben der Völker einander im Seerecht recht wehe zu thun. Hamburg 1800. S. 47 und 100.) die Existenz eines allgemeinen Völkerseerechts und Nau (Völkerseerecht, S. 14 und 15) stimmt ihm darin bei. Siehe auch Pöhls Seerecht S. 6. Note 3.

13. Ueber die Quellen und die Wissenschaft des Völkerrechts siehe meine Kritik des Völkerrechts (Leipzig 1847) S. 231—255.

allgemeine Satzungen dadurch zu Tage fördern, dass man das nationale, locale Element der einzelnen Festsetzungen abwirft und sie sodann an dem allgemeinen und wesentlichen Charakter des Europäischen Seeverkehrs erprobt.

Diese ganze theoretische Thätigkeit zur Auffindung der Satzungen des gemeinen positiven Seerechts wird sich mithin nach unserer Ansicht vorzugsweise auf ein Raisonnement aus der allgemeinen Natur des Europäisch-Amerikanischen Seeverkehres stützen müssen und erst durch combinatorische Entwicklung aus allgemeinen Gewohnheiten und particulären Bestimmungen allgemeine Sätze auffinden können. Füglich soll nun zwar alles Recht entwickelt, nicht durch mechanische Zusammenaddirung aufgestapelt werden; indessen ist es beim Seerechte nicht einmal möglich, ein Aggregat von Satzungen durch blosses Zusammenrechnen zu erhalten. Jedenfalls ist die Aufgabe der Doctrin hier eine eigenthümliche und schwierige und wird sich die positive Theorie besonders in Acht nehmen müssen, bei den so oft nothwendigen Deductionen aus der Natur der Sache und des Seeverkehrs insbesondere, die positive Wirklichkeit des Europäischen Seeverkehrs festzuhalten und nicht abstracten Prinzipien mit ihren unpraktischen Consequenzen nachzujagen; sie wird sich hüten müssen, nicht zu philosophischen, naturrechtlichen Theorien sich zu verlaufen, indem sie festhält, dass zwar das Naturrecht (hier als natürliches Seerecht) ein Hülfsmittel zur Erforschung der positiven Satzungen sein dürfe und müsse, aber dass dasselbe nicht den Beruf haben könne, statt der positiven Satzung selbst aufgetischt oder gar für dieselbe ausgerufen zu werden [14]).

Das Römische Recht kann für das gemeine Europäische Seerecht etwa nur als sogen. raison écrite gelten und erscheint mehr als ein Hülfsmittel zur Ergründung der eigenthümlichen Natur der seerechtlichen Satzungen [15]), denn als eine Quelle des

14. Die nicht selten bei Praktikern, namentlich bei Deutschen, niemals bei Englischen, sich findende Aversion vor dem Naturrechte ist aber abgeschmackt. Es findet überhaupt kein absoluter Gegensatz zwischen positivem und natürlichem Rechte statt.

15. Zu dieser Ansicht bin ich namentlich durch das Studium englischer, nordamerikanischer und französischer seerechtlicher Entscheidungen gelangt. Für das Deutsche gemeine Seerecht ist allerdings das Römische Recht eine directe Quelle.

heutigen gemeinen Seerechts. Höchstens wird man es als eine subsidiäre Quelle ansehen und benutzen können, die übrigens nicht sehr reichhaltig fliesst, indem den Römern sehr viele Institute des modernen Seerechts unbekannt waren.

Bei der allgemeinen handelsrechtlichen sowohl als völkerrechtlichen Grundlage des Europäischen Seerechts ist es natürlich, dass für die Auffindung der seerechtlichen Satzungen das Handelsrecht sowie das Völkerrecht und deren Normen von Wichtigkeit sind und als die Grundelemente angesehen werden müssen, auf welchen sich die specifisch seerechtlichen Sätze auferbauen.

Die weiteren Erörterungen über die Quellen des Seerechts werden im zweiten Kapitel dieses Abschnittes gegeben werden. Hier mussten wir nur zur Charakteristik unserer Methode auf das Wesen und das gegenseitige Verhältniss der Quellen eingehen.

§ 5. Berücksichtigung der Particularrechte, besonders Norddeutschlands.

Da wir zum grossen Theil das gemeine Europäisch-Amerikanische Seerecht aus den gemeinsamen Charakteren [16]) der einzelnen particulären Seerechte der verschiedenen Europäischen und Amerikanischen Staaten construiren zu müssen glauben (§ 4.), so versteht es sich schon von selbst, dass wir fortwährend auf die Particularrechte werden Rücksicht nehmen müssen. Es wird aber ausserdem unser Bestreben sein, in allen wichtigeren Materien die übereinstimmenden oder abweichenden, die krankhaften wie die gesunden Satzungen in den Seerechten der einzelnen wichtigeren Staaten und Städte überall anzumerken,

16. Diese Gemeinsamkeit zeigt sich äusserlich allerdings in einer Uebereinstimmung der verschiedenen particulären Satzungen des Seerechts in allen Details; aber sie beruht nicht in dieser Aeusserlichkeit, sondern tiefer in der verwandten Natur des Seeverkehrs, überhaupt in der culturlichen, rechtlichen, politischen Verwandtschaft der nach Seerecht lebenden Völker, und dass das Meer und seine Gefahren, wie Bravard-Veyrières sagt, immer dieselben sind. Gerade im Seerecht zeigt sich die Wahrheit des Satzes: non opinione, sed natura ius constitutum est (Cicero de leg.); es ist im Ganzen wegen der gemeinsamen natürlichen Grundlage überall dasselbe: non alia lex Athenis, alia Romae, sed ius unum idemque ubicunque invenitur.

soweit dies uns möglich ist und soviel es der Raum irgend gestattet.

Wir werden dann als Deutsche gerade das vaterländische Seerecht ganz besonders einer Prüfung und Feststellung in den einzelnen Materien unterwerfen, indem es vor Allem unser aufrichtiger Wunsch und unser eifrigstes Bestreben ist, durch unsere Arbeit wie der Deutschen Wissenschaft, so vorzüglich der Praxis des Deutschen Seerechts in ihrem gegenwärtigen hoffentlich nachhaltigen Umschwunge zu Diensten zu sein. Doch werden wir, bei der geringen theoretischen Ausbildung des gemeinen Deutschen Seerechts [17]), es vorziehen, weniger den allgemeinen Charakter des Deutschen Seerechts zu berücksichtigen und in den einzelnen Instituten nachzuweisen, obgleich auch dies nicht ganz ausgeschlossen werden soll, als vielmehr die einzelnen wichtigeren particularrechtlichen Bestimmungen möglichst genau aufzeichnen. Und da uns ferner das Deutsche Seewesen durch alle Jahrhunderte der Deutschen Geschichte hindurch und namentlich auch in der Gegenwart vornämlich, wenn nicht ausschliesslich als ein Norddeutsches erscheint, so werden wir auch hauptsächlich nur die Norddeutschen Particularrechte, namentlich Preussen's und der Hansestädte zu berücksichtigen haben. Das sogen. Süddeutsche Seerecht ist entweder mehr allgemein Europäischer Art oder hat einen zu specifisch Universal-Oesterreichischen und Italienischen Charakter, als dass es im Interesse des vaterländischen Deutschen Seelebens so nothwendig erschiene, dasselbe ganz besonders zu berücksichtigen, doch soll es keineswegs völlig vernachlässigt werden. Auch bildet es nicht etwa einen Gegensatz zu dem Norddeutschen, sondern ruht, freilich wohl nicht mehr und nicht weniger als das aller übrigen Europäischen Staaten, mit ihm auf gemeinsamer Grundlage.

§ 6. Fundamentale Ansicht vom seerechtlichen Verkehre.

Ueber die Nothwendigkeit, Nützlichkeit und Zweckmässigkeit des Seerechts zu sprechen, um etwa dadurch unsere unternommene Ausarbeitung zu rechtfertigen, scheint uns dermalen bei dem gegenwärtigen Standpunkte des Deutschen Lebens und der

---

17. Die Literatur des gem. D. Seerechts ist arm (§ 38. Note); es ist eigentlich nur eine Combination des Hanseatischen u. Preussischen.

Deutschen Wissenschaft unnöthig. Wohl aber wird es angemessen sein, unsere fundamentale Ansicht vom Seerecht, das oberste bewegende Princip als den leitenden Factor für die Auffassung und Behandlung aller Details anzudeuten. Wenn man nur erst über die steile und triste wie verrottete Ansicht von der Nichtexistenz eines gemeinen Europäischen Seerechts hinaus ist, so wird man leicht einräumen, dass namentlich das Völkerrecht dessen Fundament ist. Der rechtliche Seeverkehr der Europäischen und Amerikanischen Staaten erbaut sich auf den Satzungen des Völkerrechts auf und dieses Seerecht ist so zu sagen internationaler Natur und bildet wenigstens mittelbar einen Zweig des internationalen, das ist des Völkerrechts (international law, droit des gens). Aus dem Begriffe aber des unter den Völkern und Staaten existirenden Bandes internationaler Gemeinschaft und Ordnung, sowie positiv aus dem Wesen des Europäisch-Amerikanischen Staatensystems, was seit den letzten drei Jahrhunderten sich mehr und mehr zu consolidiren und zu organisiren begonnen hat, folgt nun mit Nothwendigkeit der Grundsatz von einem allgemeinen Verkehrsrecht der Staaten unter einander, sowohl direct durch die unmittelbaren Organe des Staats (Souveraine und Beamte), als auch indirect durch die beiderseitigen Unterthanen, durch die Privaten der verschiedenen Staaten unter sich, so dass von Anfang an und dem Principe nach jeder Staat berechtigt ist, einen Verkehr mit anderen Staaten zu treiben, und zugleich jeder Staat verpflichtet ist, diesen Verkehr zu gestatten. Das internationale Verkehrsleben erscheint hiernach als eine höhere Ordnung über den einzelnen Staaten, gegenüber welcher eine gänzliche Verkehrssperre, als wider das Völkerrecht, als ein Rechtsbruch erscheint. Doch wie überhaupt durch die völkerrechtliche Gemeinschaft unter den Staaten die Souverainetät derselben nicht aufgehoben werden soll und demnach jede politische Organisation auf völkerrechtlichem Gebiete in der Souverainetät ihren Massstab und ihre Schranke hat, so darf auch durch dieses allgemeine Verkehrsrecht jene principielle Souverainetät der Staaten nicht vernichtet werden und es dürfen demnach schon von Anfang an Modificationen dieses internationalen Verkehres durch die Souverainetät als gerechtfertigt erscheinen. Das ist denn auch die Praxis des positiven Völkerrechts in der Gegenwart.

Demnach steht auch der Satz fest, dass kein Staat, der mit anderen Staaten in internationaler Rechtsgemeinschaft steht, das Recht habe, dem anderen Staate und dessen Unterthanen den seerechtlichen Verkehr mit ihm völlig zu verbieten. Wohl aber darf jeder Staat, bei der von ihm principiell anerkannten rechtlichen Nothwendigkeit des Seeverkehres unter den Europäisch-Amerikanischen Staaten, diesen Verkehr nach seinen individuellen Bedürfnissen näher bestimmen, modificiren und beschränken (z. B. durch Finanz- und Polizeivorschriften auch wegen kriegerischer Massregeln etc.). Aber es darf auf der anderen Seite diese Modificirung und Beschränkung nicht über das wirkliche Bedürfniss des Volks und Staats hinausgehen, sie muss vielmehr durch die vernünftige Existenz des Volks und Staats gefordert werden, und diese kann naturgemässer Weise niemals eine völlige Absperrung und Verschliessung gegen jeden Seeverkehr verlangen, denn dies würde mit dem innersten Berufe eines jeden Volkes im Widerspruche stehen, gerade durch die Gemeinschaft mit anderen Völkern die Beschränktheiten der Nationalität abzustreifen und auf Grundlage der Nationalität zu einem allgemein menschlichen Typus zu gelangen.

Es rechtfertigt sich aber die Befugniss jedes Staates zu solchen Beschränkungen wie des Verkehres mit anderen Staaten überhaupt so namentlich des Seeverkehrs nach dem Obigen dadurch, dass überhaupt durch die internationale Gemeinschaft das Recht der freien Persönlichkeit des Volks und Staats, das ist eben dessen Souverainetät, nicht aufgehoben ist. Würde also z. B. der Seeverkehr mit einem Staate dem anderen Gefahr drohen für seine selbstständige und eigenthümliche naturgemässe Entwicklung in merkantiler, gewerblicher, culturlicher Beziehung, so hat er kraft des Princips der Souverainetät und zur eigenen Selbsterhaltung das Recht, diesen Verkehr zu beschränken, worin dann in höchster Potenz auch eine, wenigstens zeitweilige Abschliessung gegen den Seeverkehr mit jenem Staat liegen mag. Die Grenzen sind hier allerdings immer sehr schwer zu bestimmen und finden in jedem einzelnen Falle Collisionen statt[18]).

18. Nach dem Erörterten wird denn im einzelnen Falle zu entscheiden sein, in wie weit z. B. die Absperrung Russlands besonders gegen die Preussischen Ostlande sich rechtfertigen lasse; ferner in wie weit Schutzzölle zu Recht beständig sind etc.

Auch ist aus dem Gesagten völlig klar, dass die Befugniss zu einer solchen, namentlich höchsten Beschränkung des Seeverkehrs immer als Ausnahme von der Regel des freien Verkehres dasteht und erst durch die Eigenthümlichkeit der besonderen Verhältnisse und Zustände ihre Ausnahmeexistenz erlangt. Das Normale ist der freie Verkehr und es ist darnach zu streben, jene Irregularitäten zu überwinden, indem den besonderen Bedürfnissen des bestimmten Staats anderweitig entsprochen wird: wie man denn namentlich durch die besonderen Bestimmungen der Handels- und Schiffahrtsverträge solcher Staaten dergleichen Collisionen möglichst auszugleichen gesucht hat.

§ 6a. Anordnung des Stoffes.

Dabei befolgen wir weniger einen strengen systematischen Gang, als dass wir uns einer gewissen Uebersichtlichkeit befleissigen. Der praktische Gesichtspunkt schien uns bei einer so praktischen Materie besonders festgehalten werden zu müssen. Wir enthalten uns demnach auch aller weiteren Erörterungen und verweisen auf die genauere Uebersicht des Inhalts hinter der Vorrede.

Kapitel II.

Quellen des Seerechts.

Literatur: Historisch-kritische Erörterungen über die Quellen stellen an: *Groult*, discours sur le droit maritime ancien, moderne etc. et sur la manière de l'étudier. (Paris 1782, auch 1786, nur 50 Seiten und ohne Werth.) — *Bajot*, resumé des lois anciennes et modernes sur la marine (nur 52 Seiten und ohne grossen Werth. Paris 1841). — *Azuni*, origine et progrès du droit et de la legislation maritime avec des observations sur le consulat de la mer (Paris 1810. S. 1—289). — Auch Pardessus in der sogleich zu nennenden Collection gibt nicht bloss eine Sammlung, sondern auch eine und zwar die beste und umfangreichste historisch-kritische Entwickelung der Quellen, sowie bei jedem Abschnitte besonders eine geschichtliche Uebersicht der strandrechtlichen Praxis. Sodann sind hier noch zu citiren: *Boulay-Paty* cours de droit commercial maritime (Rennes und Paris 1821—23. 4 Thle.) tom. I.

— *Lange*, brevis introductio in notitiam legum nauticarum (Lübeck 1713), worin sich auch eine Art von Literärgeschichte des Seerechts findet. — *E. Meyer*, historia leg. marit. med. aevi. (Gött. 1824.) — Jacobsen, Seerecht (Altona 1815, S XLI fg.) — Pöhls, Seerecht S. 5—36, sowie Mittermaier, Grundsätze des Deutschen Privatrechts (6. Ausg. 1842 und 1843) I. §. 26. (Quellen des Seerechts), wo sich eine Anhäufung von vielen sehr gelehrten Notizen namentlich in den Noten findet.

Sammlungen: *Cleirac*, us et coutumes de la mer, zuerst 1647, dann Bourdeaux 1661, endlich Rouen 1671 mit den älteren nördlichen und westlichen Seerechten und dem Guidon de la mer. — *A general treatise* of the dominion of the sea and a *compleat body of the sea-laws* (3. Aufl. London s. anno etwa 1706), namentlich Kap. III., wo man Englische Uebersetzungen von den bei Cleirac abgedruckten Seerechten (mit Ausnahme des Guidon), sowie Kap. VI., wo man eine Englische Uebersetzung der Franz. Ordonnanz v. 1681 findet. Hauptwerk ist: *Pardessus* collection de lois maritimes anterieurs au XVIII. siècle (6 Quartbände, Paris 1829—45). Auch sind noch zu erwähnen: Allgemeene Verhandeling van de Heerschappy der Zee, en een complet lichnam van de Zeerechten (Amsterdam 1757), zum Theil Uebersetzung des genannten General treatise. — *Verwer*, Nederlands Zeerechten (Amsterdam 1761). — Bibliotheca di gius nautico o le leggi delle più culte nazioni (Florenz 1785). — *Engelbrecht*, corpus iuris nautici (1. u. einz. Band. Lübeck 1790), wo sich aber in der Regel nur Deutsche Uebersetzungen finden. — *Capmany*, codigo de las costumbres maritimas (Madrid 1791), sowie ein Appendice à las coft. etc. (Madrid 1791). Endlich ist zu erwähnen: Antoine de *Saint-Joseph*, concordance entre les codes de commerce étrangers et le cod. d. c. franç. (Paris 1844.) Eine Zusammenstellung der Texte, namentlich auch in Bezug auf den seerechtlichen Theil, in franz. Uebersetzungen.

§ 7. Quellen im Allgemeinen.

Indem wir auf das in § 4. bereits Erörterte verweisen, müssen wir: 1) die Gewohnheiten und Usancen, demgemäss den Gerichtsgebrauch als eine Hauptquelle des gemeinen wie particulären Seerechts ansehen. 2) Die Völkerverträge, so weit sie seerechtlichen Inhaltes sind; freilich finden sich in ihnen, da sie nie von allen Seevölkern gemeinsam geschlossen sind, direct nur particularrechtliche Bestimmungen für die abschliessenden Staaten; indessen werden sich doch leicht aus ihrem Inhalte allgemeine Sätze entnehmen lassen (§ 4). 3) Die einzelnen Landesgesetze, von deren Quellennatur dasselbe gilt wie von der der Völkerverträge. 4) Die Natur der Sache, was hier

nichts anderes als das allgemeine Wesen der See- und überhaupt der Handelsverhältnisse bedeutet. 5) Das Römische Recht in der § 4 näher bezeichneten Weise ist Quelle oder besser Stütze, Autorität und Begründung von anderweitig mehr oder weniger bereits anerkannten Satzungen des gemeinen Europäischen Seerechts; für das gemeine Deutsche Seerecht ist das Römische Recht Gesetzgebungsrecht. 6) Die von der Wissenschaft aufgestellten Rechtssätze sind an sich noch nicht wirkliche praktische Satzungen des positiven Rechts; denn der wesentliche Charakter alles positiven Rechts, der äussere Bestand durch die Handlungen der Menschen fehlt noch; sie sind nur eine Anforderung Recht zu werden, sind es aber noch nicht selbst, am wenigsten die idealen Postulate des sog. Naturrechts; aber sie und somit das was man wissenschaftliches Recht nennt, sind doch ein hauptsächliches Hülfsmittel, um in jedem einzelnen Falle das positive Recht zu ergründen und zu begründen [1]). Allenfalls erhebt sich im Gerichtsgebrauch die Wissenschaft zu einer mehr unmittelbaren Quelle des positiven Rechts, wenn man diesen nicht lieber zum Gewohnheitsrechte zählt. 7) Endlich scheint es zweckmässig, hier noch eine besondere Art von Gewohnheitsrecht, das wenigstens zum Theil auch den Charakter eines sog. wissenschaftlichen Rechts in der Gegenwart zu haben scheint, recht bezeichnend unter einer besonderen Numer als Quelle hervorzuheben.

Es sind dies die mittelalterlichen Seerechtsbücher, die entweder blosse Privataufzeichnungen von Local-, Provinzial- oder Nationalseerechten waren (Seerecht von Oleron, von Amsterdam, von Wisby, Consulat der See, Rhodisches Seerecht) oder eine direkte öffentliche Spezialgesetzgebung enthalten

1. Die Natur der Sache und das Naturrecht, deren Begriffe nicht völlig zusammenfallen, verschmelzen, wie es mir vorkommt, die Engländer zu einem Ganzen, bei welchen noch eine gewisse unbestimmte Rücksicht auf Moral und Billigkeit verlangt wird und dem sie zugleich den Charakter des Römischen ius gentium als eines Gemeinrechts für alle Menschen und Völker vindiciren, in ihrem sog. *common-law*, welches im See- u. Handelsrechte als *lex mercatoria* figurirt. cf. Blackstone I. 2. und IV. 5. Es ist das eine wohlgemeinte, doch sehr unklare Auffassung, die hoffentlich in Deutschland überwunden ist. Vergl. auch unten § 27. in den Noten.

(Hanseatisches Seerecht), oder endlich als eine blosse wissenschaftliche Ausarbeitung seerechtlicher Satzungen angesehen werden dürfen (Guidon de la mer, nämlich speciell über Assecuranzwesen), die aber sämmtlich sehr bald eine mehr oder weniger allgemeine praktische Gültigkeit bald im Norden, bald im Süden Europas erlangten und die trotz ihres hohen Alters wenigstens theilweis noch als Quellen in der Praxis betrachtet werden, als eine Art von traditionellem Gewohnheitsrechte oder auch als eine Art von wissenschaftlichem Rechte. Dazu steht fest, dass nicht bloss ihr allgemeiner Charakter, sondern vielfach ihre detaillirten Bestimmungen in die neueren Particularrechte aufgenommen sind und sie somit geradewegs die Grundlage aller heutigen particulären Gesetzgebungen und, richtig verstanden, damit zugleich wieder des heutigen gemeinen Seerechts von Europa bilden (§ 4). Allerdings sind die Bestimmungen dieser Rechtsbücher in den neueren Particularrechten selten pure wiederholt, sondern meist modificirt und nicht selten völlig verändert; aber es sind doch überall dieselben Principien geblieben. Doch es versteht sich von selbst, dass jene Aufzeichnungen gegenwärtig nur noch insofern von praktischer Bedeutung sein können, als ihr Inhalt nicht durch die fortschreitende Macht der Entwicklung des Europäisch-Amerikanischen Seelebens überwunden ist und den heutigen Verhältnissen zur See somit nicht widerspricht.

Die Concurrenzen u. Collisionen dieser verschiedenen seerechtlichen Quellen sind nach den gewöhnlichen Regeln der Jurisprudenz im Allgemeinen zu entscheiden. Natürlich geht das particuläre Recht dem gemeinen, das neuere dem älteren, das spezielle dem generellen, das gesetzliche in der Regel dem vertragsmässigen und usuellen, das vertragsmässige dem usuellen Rechte vor, so lange nicht nachgewiesen werden kann, dass durch das Gewohnheitsrecht gerade die gesetzlichen und contractlichen Satzungen aufgehoben worden seien, was denn keines Wegs so selten der Fall ist.

Wir werden nun im Folgenden noch einiges Specielle über die einzelnen Quellen hinzufügen, und dabei der Kürze wegen, mit Umgehung der Anführung der älteren Literatur, uns meist nur auf Pardessus, collection beziehen, die freilich nur bis zum Jahre 1700 reicht, indessen doch auch Manches aus der späteren Zeit beigebracht hat, etwas was wir uns um so mehr erlauben

zu dürfen glauben, als bei Pardessus in der Regel mit der grössten Ausführlichkeit alle früheren Bearbeiter und Sammler angeführt und kritisirt werden. Siehe indessen auch besonders Pöhls S. 7 ff. und wegen der neueren um 1847 praktisch gültigen Schiffahrtsgesetze und Verträge: Adolph Soetbeer Schiffahrts-Gesetze so wie Handels- und Schiffahrts-Verträge verschiedener Staaten im Jahre 1847. Eine Uebersicht und Zusammenstellung. Hamburg 1848.

§ 8. Speziell das Römische Recht.

Das in den Römischen Rechtsquellen enthaltene, ziemlich magere Seerecht stützt sich unzweifelhaft auf das Griechische, namentlich Rhodische (§ 9). Pardessus I. 138 hat alle wichtigeren Stellen des Römischen Rechts seerechtlicher Art zusammengestellt und abgedruckt [2]. Ueber die Bedeutung des Römischen Rechts als Quelle des Seerechts haben wir uns § 4 und 7 zur Genüge verbreitet.

§ 9. Sog. Rhodische Seegesetze.

Diese auf uns gekommene Compilation enthält, was man auch sagen mag, nicht die echten Seegesetze von Rhodus und ist erst in der Zeit nach Justinian und vor der Edition der Basiliken, etwa im 7. Jahrhundert nach Ch. aus drei verschiedenen Stücken und nach und nach zusammengesetzt. Wenigstens machen die Verweisungen auf Justinian's lateinisch abgefasste Sammlung des Röm. Rechts und nicht auf die griechisch abgefassten Basiliken, da doch die Compilation selbst in griechischer Sprache abgefasst ist, diese Zeit der Entstehung wahrscheinlich. Pardessus I. Kap. 6., der diese Gesetze viel vollständiger als Engelbrecht abdruckt. Sie sind für das gemeine Europäische Seerecht von sehr geringer Wichtigkeit.

§ 10. Assisen und Gewohnheiten des Königreichs Jerusalem.

Diese sehr alte Sammlung, von der jedoch nur Kap. 40—46 ins Seerecht gehören, rührt von Gottfried von Bouillon circa 1000

2. Siehe besonders Petri Peckii in tit Dig. et Cod. ad rem nauticam commentarii, besonders in der Ausgabe von Arnold Vinnius, die dann wieder Johannes Laurentius (Amsterdam 1668) besorgte.

her, hat aber später Zusätze erhalten und galt auch nach der Eroberung Jerusalem's durch Saladin noch unter den Christen, besonders in Cypern. Diese Satzungen sind jetzt für die Praxis ohne Werth. Sie wurden ursprünglich altfranzösisch abgefasst, dann auch italienisch und vulgärgriechisch. Pardessus I. Kap. 7.

§ 11. Rooles ou iugemens d'Oléron [3].

Ueber die Entstehung derselben nach Zeit, Veranlassung und Autorschaft existiren die verschiedensten Ansichten. Nach den Untersuchungen des Pardessus I. chap. 8. scheint diese Sammlung aber erstlich unzweifelhaft eine blosse Privataufzeichnung zu sein; sodann muss sie sehr alt sein, etwa aus der Zeit um 1100 herrühren und documentirt sich nach Form und Inhalt als die Grundlage sowohl der deutschen und niederländischen, als auch vielleicht der mittelländischen Seerechte des Mittelalters, wenigstens in ihrer ursprünglichen Gestalt. Auch sind die rôles keineswegs als das Localrecht der Insel Oleron (an der Westküste Frankreichs) anzusehen, denn deren Localrecht existirt noch und enthält auch einige Artikel über Seerecht, die aber mit den rôles gar nichts gemein haben, und sodann hat überhaupt der Charakter der Sammlung durchaus nichts Locales, sondern erscheint allgemeinerer Art und angemessen den Seeverhältnissen der ganzen französischen Westküste überhaupt, wie denn namentlich auf die verschiedenen grossen Seehäfen dieser Westküste ausdrücklich Rücksicht genommen wird. Jedenfalls aber charakterisirt sich, trotz der Prätensionen England's und Niederland's, die Sammlung unverkennbar als specifisch-französisch, ja dieser Französische Typus ist in den Englischen und Niederländischen Ueberarbeitungen überall beibehalten. Der Name Seerecht von Oleron rührt vielleicht daher, dass dort zuerst ein Notar ein Manuscript, etwa für eine fremde Seestadt zur Adoptirung, legalisirte, oder hat andere zufällige Gründe. In den Ausgaben variirt die Zahl der (kurzen) Artikel, gewöhnlich 47, die namentlich von 25 an vielfach auch in der Stellung variiren. Nach Pardessus wären in der Sammlung, wie sie jetzt vollständig vorliegt, vier Haupttheile zu unterscheiden: 1) Artikel 1-25. Sie allein (bisweilen auch nur 24) finden sich in

---

3. Statt rooles auch rôles, statt Oléron in den englischen Manuscripten Olyron, auch Leyron.

den englischen Manuscripten, sowie in den castilianischen und flamländischen Uebersetzungen und scheinen sie den Grundstock des Ganzen zu bilden. Alles übrige sind nachträgliche Zusätze aus einer Zeit, nachdem diese ersten Artikel bereits von Frankreich nach Niederland und England transplantirt worden waren, und entstanden aus späteren Bedürfnissen. 2) Artikel 26 und 27 bei Pardessus (bei Engelbrecht 27 und 28) sind rein französische Zusätze und finden sich in den englischen Manuscripten sowie in den niederländischen und castilianischen Versionen nicht. 3) Dazu finden sich in dem Black Book der Admiralität von England noch acht Artikel als Zusätze zu dem englischen Manuscripte; sie sind zuerst von Pardessus publicirt, sind in einer alterthümlichen Sprache abgefasst und jedenfalls bereits im 14. Jahrhundert in England hinzugekommen. 4) Den Schluss bilden 20 Artikel, welche von Schiffsschäden aller Art handeln.

In England, welches sich die Autorschaft vergeblich vindicirt [4]), bilden die Rôles seit undenklichen Zeiten ein allgemeines Gewohnheitsrecht von grosser Autorität (§ 27). Ueber die Bedeutung für Niederland und Norddeutschland siehe die folgenden Paragraphen.

Da an der französischen Westküste eher als in allen anderen nördlichen Seestaaten der Seeverkehr blühte, so lässt sich auch zur Genüge das erste Bedürfniss und die erste Befähigung zu einer Aufzeichnung der seerechtlichen Satzungen, wie sie eben in den Rôles d'Oléron vorliegen, erklären.

§ 12. Seerecht von Damme oder von Westcapelle.

Sie sind nichts Anderes als eine wörtliche Uebersetzung der ersten 24 Artikel der Rôles d'Oléron für die Niederlande, mit Beibehaltung des ganzen französischen Typus, namentlich der Localitäten, nur dass noch einige andere Seestädte in den Beispielen hinzugefügt werden. Da nun auch der Niederländische Handel zur See später als der westfranzösische aufblühte, so ist auch schon desshalb es höchst unwahrscheinlich, dass in diesen Satzungen von Damme und nicht vielmehr in den Rôles d'Oléron

4. Vergl. besonders A general treatise of dominion of the sea (namentlich S. 119), wo auch S. 120—173 eine Englische Uebersetzung der Cleirac'schen Ausgabe der Sammlung, nebst Paraphrase des Cleirac'schen Commentars steht. Siehe Cleirac, us et coutumes de la mer.

das Original zu finden sei. In Flandern hiess die Sammlung Waterregten ten Damme, in Seeland von Westcapelle und beide sind nur dem Sprachdialecte nach verschieden. Vergleiche Pardessus I. chap. 9.

§ 13. Gewohnheiten von Amsterdam, Enchuysen, Stavern.

Dies ist immer dasselbe, gleichviel ob der eine oder andere Städtename dabei steht und ist überhaupt eine Arbeit für (das nördliche) Holland. Sie sind keine blosse Nachahmung der französischen Satzungen, sondern haben einmal überhaupt einen universellen und sodann wieder einen specifisch-holländischen Charakter, besonders in den Localitäten. Ob sie, wie Verwer will, in Holland oder ob in Seeland (Stavern) abgefasst sind, ist zweifelhaft, ebenso die Zeit der Abfassung, die aber jedenfalls vor 1400 fällt. — Es finden sich übrigens die Artikel dieser Coutumes auch in Artikel 40—63 (auch 37—70) des Seerechts von Wisby mit Beibehaltung derselben Form der Redaction, derselben Ausdrucksweise, mit gleicher Bezeichnung der (holländischen) Localitäten, Umstände, Ereignisse, so dass es, was schon Verwer und Wagenaer behaupteten, nach Pardessus (besonders I. S. 399 ff.) keinem Zweifel unterliegen kann, dass die Holländische Arbeit das Original bilde.

§ 14. Seerecht von Wisby.

Der Titel ist eigentlich: Waterrecht tho Wisby. Die Sammlung hat in den letzen 400 Jahren eine ungemeine Autorität in Deutschland wie in allen anderen nördlichen Seestaaten gehabt. Lange hielt man sie sogar für die Quelle aller Seerechte, namentlich der Rôles d'Oléron [5]. Sie ist nicht zu verwechseln mit dem Wisby'schen Stadtlag pä Gotland, in dessen drittem Theile auch einige Bestimmungen über Seerecht enthalten sind, die aber mit dem eigentlich sog. Seerecht von Wisby wenig gemein haben; nur ein sehr kleiner Theil der Bestimmungen des letzteren findet sich darin und doch wollte das Stadtlag vollständig sein und ist es auch in allen anderen Materien, nur nicht im Seerecht: woraus es denn wohl mehr als wahrschein-

---

5. So Grotius, Conring, Kurike, Loccenius, Lange, Westerween, Brockes etc. Zu Wisby auf Gothland concentrirte sich ein starker Handel der Hanse. Das Waterrecht sollte vielleicht Ergänzung des Stadtlag sein.

lich wird, dass das sog. Seerecht von Wisby aus einer späteren Zeit stammt als das Stadtlag, welches letzere aber bestimmt erst aus der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts herrührt. Hiernach würde das Seerecht von Wisby erst in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts fallen können und für eine so späte Abfassung spricht der ganze Inhalt der Compilation. Nämlich 1) die 12 ersten Artikel sind nichts Anderes als wörtlich zwölf Artikel aus einer Lübischen Satzung und wenn gerade in ihnen Verwer das alte ursprüngliche Seerecht von Wisby erkennen will, so steht dem entgegen, dass der ganze Charakter nur auf Lübeck passt und dass ausdrücklich auf Localität und Nachbarschaft von Lübeck Bezug genommen wird, namentlich in hafenpolizeilicher Rücksicht. Vergl. Pardessus I. 437 ff. — 2) Artikel 13—36 sind die 24 ersten Artikel der Rôles d'Oléron oder was denn (nach § 12) ganz dasselbe ist, des Seerechts v. Damme, in wörtlicher Uebertragung. Da aber erst im 14. Jahrhundert dauernde Seeverbindungen zwischen der französischen und flandrischen Seeküste und den Ostseegegenden entstanden sind, so kann die Adoptirung jener Artikel für Wisby erst um die Zeit geschehen sein. — 3) Artikel 37—70 sind nichts als die Satzungen v. Amsterdam. Die ursprüngliche Abfassung auch dieser Artikel in Holland (und nicht in Wisby) erhellt namentlich aus Artikel 51 und 52 (Pardessus I. S. 440); und da überhaupt der Handel von Holland und namentlich Amsterdam hervorgehoben wird und der letztere jedenfalls erst im 14. Jahrhundert lebhaft ist, da endlich von der Marsdiep bereits gesprochen wird, so kann die Abfassung kaum vor 1400 geschehen sein. — 4) Artikel 71 und 72 sind wiederum rein Lübische Satzungen.

Nach Artikel 36 steht in den meisten Ausgaben eine allgemeine Rubrik für alle folgenden Artikel: „Hyr na volget de „Ordinancie de de Kiopman, Schijpper unde Schijpmanne under „anderen hebben vor dem Schijpprecht;" da die ersten 36 Artikel überschrieben sind: „Her beghynt dat Hogheste Water-Recht."

Schon wegen dieses Auseinanderhaltens der einzelnen Theile der Sammlung und nun vollends nach dem ganzen Inhalte derselben kann man sie als keine officielle Legislation, sondern nur als eine compilirende Privatarbeit zur Befriedigung unmittelbar praktischer Zwecke ansehen.

Alte Handschriften existiren nur in plattdeutscher Sprache, die übrigens in jenen Zeiten, besonders wegen der grossen Aus-

breitung der Hanseatischen Kaufleute und ihres Handels eine Art von Gemeinsprache an den nördlichen Seeküsten Europa's war; keine einzige in Gothlandischer (Wisby) Sprache, so dass es also, wenn die Arbeit in Wisby absolvirt wurde, wahrscheinlich ist, dass sie von den dort sehr zahlreich lebenden Hanseatischen, eben plattdeutsch redenden Kaufleuten abgefasst ist und zwar gerade um den Bedürfnissen des hanseatischen Handels zu entsprechen. Demnach scheint es eine Deutsche Sammlung genannt werden zu müssen, wofür denn auch die gemeine Meinung völlig gestimmt ist.

Da übrigens die Hauptblüthe des Wisbyschen Handels bereits im 15. Jahrhundert zu welken begann, so dürfte die Abfassung wohl noch vor 1400 zu setzen sein. Trotzdem besitzen wir kein Manuscript, was älter als die erste gedruckte und zwar plattdeutsche Ausgabe (Kopenhagen 1505) wäre.

Die Artikelfolge variirt in den verschiedenen Ausgaben sehr; sodann sind viele Artikel fast gleichlautend, so dass das Ganze sich etwa auf 50 selbstständige Artikel reduciren liesse. — Es gibt zahlreiche Ausgaben, die theils in Deutschland, theils in Dänemark und Schweden gedruckt sind. Auch gibt es eine ältere holländische (1532, 1624. 1711) und dänische (zuerst 1545) Uebersetzung; auch eine alte englische (1536?) soll es geben [6]. Cleirac (us et coutumes) gibt mehr eine französische Paraphrase als eine Uebersetzung. Brockes gab eine lateinische Uebersetzung heraus, die aber nach Pardessus vielleicht von Lange herrührt. Eine schwedische Uebersetzung publicirte Hadorph 1689. Eine italienische Paraphrase (nach Cleirac) steht in der biblioteca di gius nautico tom. I. p. 154 und im 5. Bd. von Baldassaroni, delle assicurazioni maritime. Hochdeutsche Uebersetzungen gibt es von L'Estocq, Marquardt und von Engelbrecht (corpus iuris nautici).

Das Seerecht von Wisby hat namentlich in Holland eine grosse Autorität, indem es nach Pöhls (S. 24) förmlich als subsidiäres Recht recipirt ist.

§ 15. Consolato del mare.

Das Consulat der See wird von Pardessus geradezu als die

---

6. In dem General treatise of dominion of the sea S. 175—190 steht eine englische Uebersetzung in 70 Artikeln.

Basis aller gegenwärtigen Seerechte von Europa bezeichnet. Wenigstens enthält es schon in den Hauptgrundzügen die seerechtlichen Bestimmungen der Gegenwart, wenn es auch einige wichtige Materien übergeht [7]) und ohne Ordnung und Geschmack abgefasst ist. Wie das Wisbysche Seerecht die Gewohnheitsrechte der nördlicheren Seevölker Europa's zu einem compilatorischen Ganzen zusammenstellte und zwar in der plattdeutschen Sprache, der damaligen Gemeinsprache des nördlichen Seelebens, so combinirte das Consulat die seerechtlichen Satzungen der mittelländischen Seevölker und zwar in der Romanischen Sprache, der gemeinsamen Mundart des südlichen Europa's in der Zeit. Doch war das Consulat selbstständiger, wissenschaftlicher in Bezug auf die Combinirung seiner Quellen; das Seerecht von Wisby stellt ja seine Vorarbeiten bloss mechanisch zusammen; und sodann hat das Consulat, da das Wisbysche Seerecht nur im Norden und Nordwesten von Bedeutung war, auch über den Süden hinaus eine allgemeine Bedeutung und eine wahrhaft Europäische Autorität in der Praxis erhalten. Endlich ist das Consulat viel umfangreicher als das Seerecht von Wisby.

Auch hier ist Zeit, Ort, specielle Veranlassung, Verfasser der Compilation unbekannt und auch hier sind die verschiedensten Hypothesen und zugleich wunderlichsten Ansichten in dieser Beziehung zum Vorschein gekommen, die wir aber auch hier wieder übergehen, indem wir vor Allem nur die Resultate der Pardessus'schen Forschungen, so weit wir sie billigen können, vortragen. Pardessus II. chap. 12.

Man muss aber in der umfangreichen Compilation mehrere

---

7. Z. B. fehlt darin der Bodmereivertrag, trotzdem dass mehrere Kap. ihn voraussetzen und dass er in den Barcelonaischen Statuten, ja wenn man will im Römischen Rechte (pecunia traiectitia) steht. Von Assecuranzen konnte dagegen noch nichts im Consulat berichtet werden, da diese überhaupt erst aus einer späteren Zeit datiren. — Uebrigens sind, wie natürlich, alle Schriftsteller des Lobes voll vom Consulat. Nur der Däne Hübner (de la saisie des bâtimens neutres, p. XI.) und der Franzose Guichard (code des prises p. XVI.) vergessen über die schlechte Form zu sehr den guten Inhalt des Consulats.

Haupttheile, welche ursprünglich selbstständige Ganze waren, unterscheiden [8]).

Es reihen sich aber in den gewöhnlichen Ausgaben die Materien in folgender Weise aneinander: 1) Kap. 1—42 beziehen sich auf die Wahl der Richter-Consuln zu Valencia und auf das gerichtliche Verfahren vor ihnen. Kraft eines Privilegs Peter's III. von 1283 hatte nämlich Valencia die specielle Gerichtsbarkeit in Seehandlungssachen erhalten und es muss diese Valencianische Verordnung natürlich später abgefasst sein, da cap. 1. 3. 10. 13 und 15. auf jenes Privileg Bezug genommen wird. — 2) Kap. 43 (alii 42) ist ein Statut für die Insel Majorka in Bezug auf den Eid, welchen die Tribunalsadvocaten dieser Insel zu leisten haben, gegeben von Jakob I., der bereits 1275 starb, wesshalb dieses Statut älter sein muss als jene Verordnung über das Consularverfahren, zumal da dies erst 1343 durch ein Privileg Peters IV. auf der Insel Majorka eingeführt ist. — 3) Kap. 44. bezieht sich auf die Berechnung des Masses zu Alexandrien.

Bis hieher gehören die Kapitel nun eigentlich gar nicht zum Consulat. Vielmehr ist Kap. 45 (44) das erste und steht auch hier in den Handschriften und Ausgaben die Ueberschrift: Aci comencen les bones costumes de la mar. und in dem berühmten Manuscripte der Königl. Bibliothek zu Paris ist auch ganz besonders ein leeres Blatt zwischen jenen Verordnungen und dem sog. Kap. 45. gelassen.

4) Kap. 45—297 (294) bilden nun das eigentliche Consulat [9]) und wird am Ende von Kapitel 297 ausdrücklich gesagt: Fins aci havem parlat de les leys è ordonacions de actes maritimes mercantivols etc. — 5) Indessen gemeiniglich geben die verschiedenen Ausgaben unter Fortsetzung der Kapitelzahl (298 bis 334) noch eine Barcelonische Verordnung über die bewaffneten Schiffe.

Es scheint nun als ob das Werk ziemlich spät abgefasst sei in den Ländern der Romanischen Sprache und zwar jedenfalls

8. Uebrigens ist die Zahl und Folge der einzelnen Kapitel, in welche das Consulat zerfällt, in den verschiedenen Ausgaben und Uebersetzungen etwas abwechselnd, doch nur unbedeutend.

9. So nimmt es wenigstens Pardessus nach dem Vorgange von Roccus und Luca an.

ursprünglich im Catalonischen Dialecte, der übrigens in den Zeiten sowohl in Marseille als in Barcelona und umliegenden Provinzen gesprochen wurde. Ferner ist es wenigstens sehr wahrscheinlich, dass die Sammlung in Barcelona (und nicht in Marseille) und zwar nach und nach als eine compilirende Privatarbeit, unter Benutzung von alten Usancen, Gewohnheiten, Urtheilssprüchen, Localstatuten, namentlich aber auch der Rôles d'Oléron entstand. Grund der Entstehung war der der übrigen Rechtsbücher, das praktische Bedürfniss. Es zeigt sich im Consulat eine grosse Kenntniss des Rechts der Basiliken sowie der Legislation der Französischen und Spanischen Städte, welche damals auf dem Mittelmeere bedeutenden Seehandel trieben.

Die sog. Annahme des Consulats von einer grossen Anzahl von Republiken und Souveränen von 1075 — 1270, welche in einem den Ausgaben meist angehängten Kataloge sich findet, ist ein von einem Ignoranten (wahrscheinlich einem Katalonier) erfundenes Märchen, denn, abgesehen von vielen anderen Gründen, die gegen jene Behauptung sprechen, so scheint das Consulat, nach seinem ganzen Inhalte, erst ziemlich spät nach 1270 abgefasst zu sein. Uebrigens scheint die Abfassung noch vor 1400 stattgefunden zu haben, wenigstens wird darin von den Assecuranzgesetzen noch nichts erwähnt [10]).

Die erste gedruckte Ausgabe in der Originalsprache ist wohl die von 1494, sodann erschienen Abdrücke 1502, 1517, 1523, 1592 etc. Eine italienische (schlechte) Uebersetzung erschien 1549; eine bessere von Casaregis 1737. Lange hielt man jene alte italienische Uebersetzung für das Original. Pardessus hat wie von allen anderen Seerechtsbüchern so auch vom Consulat eine französische Uebersetzung (besorgt von M. Llobet) in seiner Collection dem Catalonischen Originaltexte beigefügt, doch gibt es auch andere französische Uebertragungen (Mayssoni von 1577 und 1635; von Boucher, Paris 1808). Auch existirt eine holländische Version von Westerveen (1704 und 1723) und eine hochdeutsche von Engelbrecht, im corpus iuris naut. 188—382, die aber, wenn auch nicht einzig (wie Pardessus sagt),

---

10. Namentlich auch nicht gedacht der die Assecuranz betreffenden berühmten Verordnung von Barcelona, die freilich erst 1435 vom Magistrate der Stadt erlassen und die erste bekannte Verordnung über Assecuranzen ist.

jedoch vorzugsweise nur nach der holländischen Uebertragung angefertigt ist, indem nämlich nur noch die italienische Uebersetzung nebst trefflichem Commentar des Casaregis benutzt ist[11]).

In Italien und Spanien hat noch jetzt das Consulat die Autorität eines recipirten subsidiären Rechts etwa wie in Deutschland das Römische Recht.

§ 16. Guidon de la mer.

Dies Rechtsbuch fällt schon in eine Zeit, wo bereits das Privatseerecht sich fixirt hatte und ist vielleicht, es lässt sich darüber nichts Bestimmteres sagen, erst zwischen 1556—84 abgefasst. Vergl. Pardessus II. chap. 13[12]). Er erscheint unzweifelhaft als eine Privatarbeit und hat mehr einen wissenschaftlichen Typus als alle früheren. Der Verfasser ist unbekannt, obwohl Valin den Cleirac dafür hält, der aber in seinen Us et coutumes nur eine neue Ausgabe besorgte und sich ausdrücklich beklagt, dass der Verfasser unbekannt sei. Die erste Ausgabe ist bereits von 1607, eine zweite von 1645. — Die Arbeit beschäftigt sich vornämlich mit dem Assecuranzcontracte, dessen Gebrauch damals noch ziemlich neu war, indem er erst (später als alle seerechtlichen Contracte) seit dem Anfange des 15. Jahrhunderts datirt. Doch wird im Guidon de la mer auch von fast allen anderen Seecontracten gesprochen. Das Ganze ist ziemlich umfangreich und zerfällt in 20 längere Kapitel.

Das Land der Entstehung des Guidon scheint unstreitig das westliche Frankreich und erwarb er sich sehr bald in Frankreich grosses Ansehen, ohne im Auslande, was ja zum Theil in der Zeit selbst schon umfassendere Seerechte erhalten hatte, viel bekannt zu werden, so dass es denn auch keine Uebersetzung desselben gibt. Trotz dieser particulären Beschränkung auf Frankreich ist aber der Guidon von grosser Wichtigkeit, da die

---

11. Meyer, histor. leg. marit. tadelt mit Recht das Dunkle der Engelbrecht'schen Uebersetzung. Capmany gibt in seinem Cadigo de las costumbres maritimas tom I. (Madrid 1791) eine gekappte, nämlich durch eine eigenthümliche Systematisirung verhunzte spanische Uebersetzung. Eine ältere spanische Version ist von 1539 von F. Diaz de Roman.

12. Nach Bajot resumé des lois sur la marine, not. 17, ist der Guidon sogar erst 1630 abgefasst!!

Entscheidungen desselben in allen wichtigeren Fragen der Seecontracte in die weltberühmte Ordonanz Ludwigs XIV. von 1681 aufgenommen sind, auf welcher ja noch jetzt zum grossen Theile das gemeine Seerecht von Europa beruht: etwas was keines Wegs als eine blosse Prätension des Franzosen Pardessus (II. 372) erscheint, sondern namentlich auch in England und in anderen Ländern vielfach anerkannt wird.

§ 17. Hanseatisches Seerecht.

Hier begegnen uns schon gesetzgeberische Acte. Es sind das die Recesse, welche auf den Bundestagen der Hanse von den vereinigten Städten abgeschlossen wurden. Lappenberg hat dieselben erst wieder zahlreich an's Tageslicht gezogen, so dass Pardessus II. chap. 14. S. 433—558, deren etwa zwanzig, allerdings von mehr oder weniger Wichtigkeit hat publiciren können. Am wichtigsten ist aber das alte Hanseatische Seerecht von 1591, revidirt 1614, nach welcher Revision dasselbe in 15 grösseren Titeln abgehandelt ist und die Quelle des heutigen gemeinen Hanseatischen Seerechts bildet, zugleich aber auch im übrigen Deutschland sowie im Auslande eine grosse Autorität geniesst [12]), namentlich in den Staaten der Nord- und Ostsee.

§ 18. Uebergang zu den neueren Particularrechten.

Wir haben § 9—17. die mittelalterlichen Rechtsbücher mit ihrem mehr oder weniger unmittelbar gemeinrechtlichen Charakter durchgesprochen. Es bilden dieselben, wenigstens zum Theil, in ihren Bestimmungen das heutige Seerecht Europa's. Doch bedarf es vor Allem des Schöpfens aus den neueren Particularrechten Europa's, um ein vollständiges Ganze von der seerechtlichen Praxis gewinnen und darlegen zu können (siehe § 4 u. 7). Darum geben wir in den folgenden Paragraphen eine Uebersicht der Particularseerechte der Europäischen und Amerikanischen Staaten.

Zugleich halte ich es für angemessen, bei Gelegenheit der Angabe der seerechtlichen Quellen in den einzelnen Staaten,

12. Uebrigens ist das Hanseatische Seerecht von 1614 zum Theil sehr mit dem Wisbyschen verwandt, indessen doch keine blosse Ueberarbeitung desselben. Einen guten Kommentar darüber lieferte Kuricke in: ius maritimum Hanseaticum.

das internationale Seehandelssystem des einzelnen Staats in seinen Hauptgrundzügen näher zu bezeichnen.

§ 19. Hansestädte.

Für die drei Hansestädte bildet das alte Hanseatische Seerecht auch in der Gegenwart noch eine subsidiäre Quelle, so weit nämlich nicht statutarische Gesetze besondere Bestimmungen festgesetzt haben. Was dann namentlich anbelangt:

I. Bremen, so ist hier, abgesehen von älteren Verordnungen von 1303, 1433[13]) und 1450, besonders hervorzuheben die von 1687, wodurch in nur 6 Artikeln die Gültigkeit des Hanseatischen Seerechts von 1614 eingeschärft und noch einiges Besondere festgesetzt wird. Wegen der Schiffahrtsabgaben ist auch wichtig die Verordnung vom 12. Juni 1826, revidirt 8. April 1840.

II. Hamburg. Seerechtliche Bestimmungen enthalten schon die Statuten von 1270, 1276, 1292, Seeverordnung von 1306, sowie 50 Artikel aus dem Codex von 1497. Doch ist besonders als praktisch gültig hervorzuheben aus dem Statut von 1603, Theil II. Titel 13—19, mit ziemlich umfangreichen seerechtlichen Bestimmungen [14]), doch ohne Berücksichtigung der Assecuranzen, worüber 1731 eine besondere Verordnung erlassen wurde. Für Hamburgische Schiffe ist auch wichtig: Regulativ über die Verhältnisse des Brunshäuser (Stader) Zolles vom 13. April 1844, § 2. Nr. 2.

III. Lübeck. Es gehören von älteren Statuten hieher schon zwei Artikel aus dem Codex von 1158, mehrere Artikel aus dem von 1240, das Seestatut von Lübeck von 1299 (in 42 Artikeln), sowie die Verordnung von 1542 (in 41 Artikeln). Praktischen Werth hat aber besonders der officielle Codex von

---

13. Sog. van Rhedenscher Codex, eine Abschrift, besorgt von Rheden übrigens aus späterer Zeit (1533). Bei Engelbrecht steht derselbe sowie die Verordnung von 1687 abgedruckt. Vergleiche Pardessus III. chap. 19.

14. Vergl. überhaupt Pardessus III. chap. 20. Eine neue officielle Ausgabe des Statuts von 1603 erschien 1771. Engelbrecht hat nur das Statut 1276 abgedruckt. Wegen Hamburg vergl. übrigens das freilich etwas alterthümliche Werk Langenbeck's Anmerkungen über das Hamb. Schiffs- und Seerecht. Hamb. 1727.

1586, worin besonders Buch VI. Tit. 1—5 das Seerecht enthält, doch auch aus Buch III. Tit. 4 und 13 und aus Buch IV. Tit. 1. heranziehen sind. Uebrigens enthielten alle diese Lübecker Bestimmungen nichts über Assecuranzen und adoptirte man später in Lübeck die Hamburgische Assecuranzordnung von 1731 [15].

Verordnungen über die Bedingungen der Nationalität von Lübischen Schiffen vom 15. Juni 1826 und 6. Dec. 1845 sind zu erwähnen.

Handels- und Schiffahrtsverträge haben die Hansestädte mit den meisten Staaten abgeschlossen, jede für sich, doch kein einziger existirt mit Toskana, Neapel, Kirchenstaat, Spanien, Portugal, Oldenburg.

In Bezug auf Schiffsabgaben ist zu bemerken, dass in Hamburg sämmtliche Nationen in Rücksicht aller und jeder Handels- oder Schiffahrtsabgaben gleichmässig behandelt werden, ohne irgend eine Bevorzugung der Hamburgischen Flagge. Wegen der Begünstigung Hamburgs beim Stader Zoll, § 21. — In Lübeck unterliegen fremde (nicht besonders privilegirte) Flaggen einer Verdoppelung des Lastgeldes, doch sind sämmtliche Deutsche und fast alle Europ. Flaggen privilegirt, doch nicht die Schwedische und Nordamerikanische. Auch sind alle Dampfschiffe, welche regelmässige direete Fahrten auf Lübeck unterhalten, vom Last- (Tonnen-) Gelde ganz befreit. — Bei Lootsengebühren und sonstigen unerheblicheren Schiffsangeldern und Abgaben an die Hafenbeamten wird zwischen Lübischer und fremder Flagge nicht unterschieden und brauchen die oben näher bezeichneten Dampfschiffe nur dann Lootsengeld zu bezahlen, wenn sie wirklich einen Lootsen an Bord nehmen. Auch bei den Waarenzöllen ist kein Unterschied zwischen nationaler und fremder Flagge. — In Bremen findet bei Waarenzöllen kein Unterschied der Flagge statt. Dagegen wird durch Verordnung vom 8. April 1840 bestimmt, dass fremde, nicht durch Verträge begünstigte Flaggen bei der Seeeinfuhr von Gütern noch einmal so viel (1¼ Grote) für das Schiffspfund Abgabe zahlen als die einheimische und privilegirte. Sonst sind

15. Siehe Pardessus III. chap. 21. Der Codex von 1586 erlebte 1613, 1728 und 1820 neue Auflagen. Bei Engelbrecht steht nur Buch VI. Titel 1—5 abgedruckt, sowie das alte Seerecht von 1299.

die übrigen Schiffsunkosten, als Hafen-, Lootsen- etc. Gelder für alle Flaggen gleich.

Für national wird in Bremen ein Schiff gehalten, welches das ausschliessliche Eigenthum von Bremischen Staatsgenossen ist und von einem Bremer Kapitain geführt wird; in Lübeck (nach Verordnung vom 15. Juli 1826 und 6. Decbr. 1845) wird ausserdem noch verlangt, dass es mit zu Lübeck enrollirten Seeleuten bemannt sei; in Hamburg ist ausschliessliches Eigenthum Hamburger Bürger oder Staatsangehörigen und Bürgerthum des Kapitains nothwendig. In Hamburg und Lübeck dient der Seepass zum Beweis der Nationalität, in Lübeck wird das Eigenthumscertificat auf Grund des von sämmtlichen Theilhabern körperlich zu beschwörenden Eigenthums ertheilt und vertritt die Stelle des Seepasses. Vergl. Soetbeer l. c.

§ 20. Preussen[16]).

Es sind hier viele alten Particularrechte zu erwähnen:

1) Ein Artikel des (lateinischen) Stadtrechts von Stralsund von 1224.
2) Seestatut von Stralsund von 1278 (lateinisch).
3) Ein Artikel aus dem alten (deutschen) Rechte von Culm.
4) Seerecht von Danzig aus einer Zeit vor 1455 (Deutsch).
5) Ein Artikel aus der Willekür für das polnische Land, zu welchem damals Danzig gehörte, von 1455 (deutsch).
6) Willekür von Danzig 1455 mit Zusatz von 1457 (deutsch).
7) Statut für Danzig von 1597 (deutsch).
8) Verordnung für das Herzogthum Preussen von 1540 (ein Artikel, deutsch).
9) Codex für das Herzogthum Preussen von 1620, der 1685 revidirt wurde, doch so, dass das Seerecht (Buch IV. Titel 18. Art. 3., Titel 19. Art. 1—5.) nur sehr geringe Veränderungen erlitt. Es scheint, als ob sowohl ein deutscher als ein lateinischer Text ursprünglich 1620 officiell erlassen worden sind, Das Seerecht war hier immer nur

---

16. Pardessus III. chap. 22. S. 449—488 und Miruss, das Seerecht und die Flussschiffahrt nach Preussischen (auch anderen, besonders Französischen und Oesterreichischen) Gesetzen. (2 Bände. Leipzig 1838).

von geringer Ausdehnung. Zur Vervollständigung erliess König Friedrich Wilhelm I. von Preussen für Preussen ein neues Seerecht 1. Decbr. 1727, welches von l'Estocq, von Sahme und Bone commentirt ist[17]). Diese Gesetzgebung ist von Bone abgefasst und wurde sodann 1766 in Bezug auf die Assecuranzen modificirt.

Uebrigens galt seit alten Zeiten das Hanseatische oder doch das Lübische Seerecht in den Pommerschen und Preussischen Seeländern des Königreichs als ein subsidiäres Recht, und hatte eine um so grössere Autorität und praktische Bedeutung, als die statutarischen Bestimmungen bis in späte Zeiten sehr dürftig waren. In Neuvorpommern, so lange es Schwedische Provinz war (1648—1815), galt wohl auch in subsidium das Schwedische Seerecht von 1667; doch war dies früher bestritten[18]), bis endlich die Schwedische Regierung mit Uebereinstimmung der Pommerschen Stände ein besonderes Schwedisch-Pommersches Seerecht am 15. Febr. 1805 publicirte, welches aber unmittelbar auf dem Schwedischen Seerecht von 1667 basirt ist.

Diese verschiedenen particulären, zum Theil längst veralteten Gesetze wurden dann durch die allgemeine Gesetzgebung des sog. Allgemeinen Landrechts für die Preussischen Staaten von 1794 nebst Anhang von 1803 ergänzt oder vielmehr verdrängt; denn wenn auch das Allgemeine Landrecht die Provinzial- und Localrechte nicht geradezu aufhob, so ist es doch in Bezug auf das Seerecht so vollständig und stützt sich so sehr auf das (von allen Preussischen Particularseerechten einzig umfassendere) alte Preussische Provinzial-Seerecht, dass füglich kaum, statutarische und provinziale Bestimmungen zur Anwendung zu bringen, ein Bedürfniss sich zeigt. Uebrigens umfasst das Seerecht Theil II. Titel 8. § 1389—2451 und ist eins der vollständigsten Seerechte Europas, dessen praktischen Werth und überhaupt dessen Tüchtigkeit im Allgemeinen, gegen-

---

17. Vergl. v. Sahme, Einleitung zum Seerecht des Königreichs Preussen, Königsberg 1747. L'Estocq, Auszug aus der Historie des allg. und Preuss. Seerechts, ibid. 1748. Bone, Kön. Preuss. Seerecht etc. ibid. 1770). — Wegen des neueren Preuss. Seerechts kann nur auf die allg. Lehrbücher des Pr. Rechts (z. B. von Koch, Rönne) verwiesen werden, denn specielle Werke giebt es nicht.

18. Vergl. Hagemeister, Schwedisches Seerecht. 1796. Vorrede.

über Verunglimpfungen Einzelner, namentlich die Franzosen (Pardessus [19]) III. S. 457) und die Praktiker in den Hansestädten zu würdigen wissen [20]). Die späteren legislativen Ergänzungen, welche bekanntlich in vielen anderen Materien des Preussischen Allgemeinen Landrechts so sehr umfangreich sind, sind in Bezug auf das Seerecht sehr unbedeutend [21]). — Es gibt eine im Auftrage der Preuss. Gesetzgebungs-Commission besorgte lateinische Uebersetzung des Allg. Landrechts, von Eisenberg (Berlin 1800), sowie eine Polnische zufolge der Cabinetsordre v. 30. Juni 1816 in 5 Bänden (Posen 1833), endlich eine Französische (Paris 1803, in 5 Bänden), die aber Pardessus III. S. 457. als ziemlich schwach bezeichnet.

Die Grundlage der eigentlichen Preussischen Schiffahrtsgesetzgebung bildet die Cabinetsordre vom 20. Juni 1822 (über Cabotage, Hafengebühren namentlich ausländischer Schiffe, Begünstigung Preussischer Rheder) mit den Tarifsfeststellungen für die verschiedenen Häfen durch verschiedene Cabinetsordres. Auch sind die verschiedenen Hafen- und Lootsenordnungen zu erwähnen.

Demnach steht für Preussen fest, 1) dass die Cabotage den Preussischen Schiffen vorbehalten ist, 2) dass alle beladenen ein- und ausgehenden fremden Schiffe in allen Preuss. Häfen erhöhte Hafenabgaben bezahlen müssen, obgleich es (nach dem

---

19. Pardessus sagt, die Preuss. Gesetzgebung enthalte zu viel Details, Definitionen, Doctrinen, doch gehöre sie zu den beachtenswerthesten und für den Juristen nützlichsten der modernen Zeit.

20. Doch bedarf es allerdings einer Revision und geht das Preussische Ministerium der Justiz damit um, eine solche vorzunehmen. Es wäre zu wünschen, dass dies in Uebereinstimmung mit allen Norddeutschen Seestaaten geschehen könnte, damit ein Codex des Norddeutschen Seerechts (oder vielleicht auch ein Oesterreichisch-Deutscher) zu Stande käme. Ein ich weiss nicht ob ganz oder halbofficieller Entwurf eines neuen Preussischen Seerechts von dem Danziger Justizrath Groddeck liegt mir, durch die besondere Mittheilung des Preussischen Herrn Justizministers vor. Dieser Entwurf scheint mir nicht bedeutend zu sein.

21. Z. B. Cabinetsordre 10. August 1808 und Rescript vom 15. August 1812 und 26. Dec. 1821 geben einige Erläuterungen; das Rescript vom 25. April 1816 gibt eine Declaration wegen Regulirung in Havariesachen etc. Wegen anderer Koch l. c. I. 700 ff. in den Noten.

Grundsatze der Reciprocität und durch besondere Verträge) privilegirter Nationen. Uebrigens fliesst der Mehrbetrag nicht in die Staatskasse, sondern ist vom Handelsminister zum Besten der Preuss. Rhederei zu verwenden; 3) dass der Transport der für Rechnung des Staats reisenden Güter vorzugsweise durch Preuss. Schiffe besorgt werden soll; 4) dass keine Differenzial-Bestimmungen für die Waaren-Ein-, Durch- und Ausfuhr nach dem Tarif des Preussisch-Deutschen Zollvereins, zu Gunsten der nationalen oder zur Benachtheiligung der fremden Flagge oder in Bezug auf directe und indirecte Einfuhr bestehen; 5) dass einzig und allein ein solches Schiff, welches ausschliessliches Eigenthum Preussischer Unterthanen ist, als ein Preussisches und zur Führung der Preuss. Flagge berechtigtes angesehen wird, ohne Unterschied, ob es im Inlande erbaut ist oder nicht, und dass der Beweis der Nationalität durch den Beilbrief geführt wird (Instruction f. d. Gerichte 18. März 1845); 6) dass ausser dem sub C. genannten allgemein angeordneten sog. extraordinären Flaggengelde noch in den Tarifen für die Hafengebühren und sonstigen Schiffsabgaben der einzelnen Preussischen Häfen besonders bestimmt ist, dass die Schiffer derjenigen Nationen, welche mit Preussen nicht in Vertragsverhältnissen stehen oder Preuss. Schiffe und deren Ladungen nicht gleich den inländischen behandeln, die sämmtlichen tarifmässigen Schiffsabgaben überall doppelt zu zahlen haben; und diese verschiedenen Tarife sind zuletzt festgestellt für den Hafen von Memel durch Cab. Ord. v. 19. April 1844, für Pillau durch C. O. v. 18. Octbr. 1838, für Königsberg und Elbing durch C. O. v. 13. Dec. 1844, für Danzig durch C. O. v. 18. Oct. 1838 und die Pommerschen Häfen durch C. O, v. 24. Oct. 1840 [22]).

Das seerechtliche Verhältniss Preussens zu anderen Staaten namentlich in Bezug auf Handel und Schiffahrt ist bestimmt durch viele von Preussen abgeschlossene Völkerverträge, so Verträge mit Oesterreich, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg, Lübeck, Bremen, Dänemark, Schweden und Norwegen, Niederlande, Belgien, Grossbritanien, Frankreich,

22. Vergl. besonders Soetbeer l. c. und Miruss, Preuss. Seerecht, der auch manche in's Detail des Seerechts gehende anderweitige Verordnungen abgedruckt hat.

Portugal, Sardinien, Neapel, Griechenland, Vereinigte Staaten etc. Siehe Preuss. Gesetzsammlung und Martens et Cussy, recueil de traités (Leipzig 1846—49, 5 Bde.)

§ 21. Die übrigen Norddeutschen Küstenländer.

I. Mecklenburg.

Zuvörderst kommen hier statutarische Bestimmungen in Betracht; doch sind diese in Bezug auf seerechtliche Verhältnisse unbedeutend. Wie überhaupt das Lübische Recht, wenigstens in den Städten[23]) und namentlich in den beiden Seestädten Rostock und Wismar in privatrechtlicher Hinsicht eine umfassende subsidiäre Autorität hat, so gilt dies namentlich auch vom Privatseerechte, doch wird auch das allgem. Hanseat. Seerecht zur Anwendung gebracht, und in Rostock auch die Hamburgische Assecuranzordnung von 1731. — In Wismar wird bei den verschiedenen Gebührentarifen zwischen einheimischer und nationaler Flagge nicht unterschieden, wohl aber in Rostock und zwar hier in Bezug auf Waarenzölle wie auf Schiffsabgaben sehr detaillirt, auch mit Unterscheidung von Rostocker und anderen Mecklenb. Schiffen. — Es bestehen zwischen Mecklenburg und Oesterreich, Preussen, Hannover, Lübeck, Bremen, Dänemark, Schweden und Norwegen, Belgien, Grossbritanien, Frankreich, Portugal, Russland, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Schiffahrts- und Handelsverträge. Ueber Cabotage existiren keine Bestimmungen.

II. Holstein-Schleswig. (Siehe auch § 22.)

Vor allem sind die vielen particularrechtlichen Satzungen der einzelnen grösseren und kleineren Landestheile in jedem einzelnen Falle zu berücksichtigen; freilich bin ich nicht im Stande anzugeben, ob in Bezug auf das Seerecht die particulären Satzungen bedeutend sind, obgleich ich es sehr bezweifle. Sodann

---

23. Wenigstens in den Städten von Mecklenburg-Schwerin. Vergleiche von Kamptz, Mecklenb. Civilrecht (1824) I. § 31. S. 48; auch I. § 30 und 32, welchem Autor ich überhaupt die obigen Notizen verdanke.

sind die gemeinrechtlichen Satzungen in Bezug auf Seerecht in Schleswig und Holstein durchaus verschieden [24]).

1) Holstein. Abgesehen von den etwa in den verschiedenen Stadtrechten vorkommenden seerechtlichen Bestimmungen galt hier früher das Wisbysche und gilt jetzt das Lübische und überhaupt das Hanseatische Recht.

2) Schleswig. Das gemeine Recht in Schleswig bildet das Jütische Low [25]), also Dänische Satzung; doch sind zu keiner Zeit die das Jütische Low modificirenden Gesetze im Allgemeinen, als für Schleswig verbindlich, unbestritten anerkannt worden und in den letzten Jahrhunderten gar nicht. Dagegen speziell in Bezug auf das Seerecht gelangte das Seerecht Friedrichs II. von Dänemark aus dem Jahre 1561 zu entschiedener Geltung, bis in den Schleswigschen Städten das vierte, das Seerecht enthaltende Buch der Gesetzgebung Christians V. von Dänemark von 1683 adoptirt worden ist als das heutige praktische Seerecht Schleswigs, abgesehen von particularen Bestimmungen [26]). Auch wird in subsidium das Lübische und überhaupt Hanseatische Seerecht anzuwenden sein [27]).

---

24. Vergl. über Schleswig-Holstein Falck, Schleswig-Holsteinsches Privatrecht (1825 — 1840) Theil I. S. 418, auch § 125 — 127; auch S. 414—436.

25. Uebrigens gilt das Jütische Low nicht mehr in Dänemark, sondern ist bereits durch die Gesetzgebung Christians V. 1683 verdrängt.

26. Siehe Falck l. c. S. 436. 37. — Pardessus, collection III. chap. 18. (unter der Rubrik des Dänischen Seerechts) hat die seerechtlichen Bestimmungen einiger Stadtrechte abdrucken lassen, so 1) Kap. 118 — 125 der plattdeutschen oder Kap. 103 — 112 der lateinischen Ausgabe der Statuten von Schleswig von circa 1150; 2) Kap. 65-75 des (lateinischen) Statuts von Flensburg von 1284, womit wörtlich einige Kapitel in einem Statut von Appenrade von 1284 übereinstimmen; 3) zwei Kapitel aus einem Statut von Appenrade v. 1335; 4) drei Kapitel aus einem Statut von Hadersleben von 1292. Natürlich sind alle diese Satzungen veraltet und nur als historische Antiquitäten merkwürdig.

27. Bis tief in das 16. Jahrhundert hatte namentlich das Wisbysche Seerecht wie in Dänemark so in Schleswig die grösste Autorität, bis es durch die Seegesetzgebung Friedrichs II. von 1561 bei Seite geschoben wurde.

III. Hannover.

Hier gilt das gemeine Deutsche und Europäische Seerecht fast ausschliesslich, da die das Seerecht betreffenden Local- und Landes-Gesetze und Statuten nicht von Bedeutung sind und die über die Verhältnisse der Schiffer, des Schiffsvolks, des Schiffbaus etc. erlassenen Verordnungen mit dem gemeinen Recht wesentlich übereinstimmen.

Grösseren Schiffsabgaben als den nationalen unterliegen nur diejenigen fremden Flaggen, in deren Häfen die Hannöversche Flagge nicht der nationalen in dieser Beziehung gleichsteht, nach der Verordnung vom 30. Juni 1824. Bei Waarenzöllen findet kein Unterschied zwischen der fremden und nationalen Flagge statt. Cabotage ist zwar im Allgemeinen nicht der nationalen Flagge vorbehalten, indessen wird sie fremden Flaggen nur nach dem Princip der Reciprocität, namentlich in neueren Verträgen, gestattet.

Der Brunshäuser oder Stader Zoll ist durch die Verordnungen vom 8. Sept. und 26. Sepbr. 1844 auf der Grundlage des Artikel 6 des Britischen Vertrages vom 22. Juli 1844 (um ¼) ermässigt für die meisten Waaren Englischen, Deutschen, Preussischen, Dänischen und Belgischen Ursprungs auf Preussischen, Dänischen, Schwedischen, Norwegischen, Deutschen, Englischen, Belgischen Schiffen und nach neueren Verträgen gilt dies auch für Sardinien, Griechenland, Vereinigte Staaten von Nordamerika [28]).

Handels- und Schiffahrtsverträge bestimmen die seerechtlichen Beziehungen Hannovers näher nur mit Oesterreich, Preussen, Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin, Lübeck, Dänemark, Schweden und Norwegen, Niederlande, Belgien, Grossbritanien, Sardinien, Griechenland, Russland, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Mexico.

---

28. Hamburger Bürgergut in Hamburger Bürgerschiffen ist frei vom Stader Zoll auf Grund früherer Rechtstitel und des von den Elbuferstaaten am 13. April 1844 zu Dresden abgeschlossenen Staatsvertrages. Vergl. Soetbeer, des Stader Elbzolls Ursprung, Fortgang und Bestand (Hamb. 1839).

IV. Oldenburg.

Auch hier existiren nur unbedentende, das Gemeine Seerecht modificirende Verordnungen. Nach der Regierungsbekanntmachung vom 26. Januar 1846 sind für den wichtigsten Oldenburgischen Freihafen Brake die Schiffsunkosten der verschiedenen Art in eine einzige Abgabe unter dem Namen Hafengeld umgewandelt und geniesst die nationale Flagge einen Rabatt von 25pCt. und auch in anderen Oldenb. Häfen ist die nationale Flagge hierin bevorzugt, doch nirgends in Bezug auf Lootsengelder.

Der revidirte Tarif des Steuervereins (also Hannover, Oldenburg und Lippe-Schaumburg) vom Jahre 1845 kennt keine Differenzialzölle zu Gunsten gewisser Flaggen. Mit der Cabotage ist es wie in Hannover. Commercielle Uebereinkünfte hat Oldenburg geschlossen mit Oesterreich, Preussen, Dänemark, Schweden und Norwegen, Grossbritanien, Belgien, Portugal, Sardinien, Griechenland, Verein. Staaten von Nordamerika.

Uebrigens besitzt die unter Oldenburgischer Hoheit stehende Herrschaft Kniphausen (des Grafen von Bentinck) eine besondere, von den fremden Mächten längst anerkannte Flagge, welche in Oldenburg als nationale gilt, indessen in Schiffahrtsbeziehungen mit fremden Staaten an sich nicht schon der Oldenburgischen gleich geachtet wird, so dass die Oldenb. Verträge sich an sich nicht mit auf Kniphäusische Schiffe erstrecken [29].

§ 22. Dänemark.

Wohl schon so früh als in Norwegen (§ 25) existirten hier Aufzeichnungen seerechtlicher Satzungen, doch sind keine auf uns gekommen und selbst die von Pardessus aus ziemlich später Zeit, nämlich aus dem 12. und 13. Jahrhundert angeführten seerechtlichen Abschnitte von gewissen Stadtrechten gehören nicht hieher, da sie ausschliesslich Schleswig betreffen [30]), mithin als Deutsch betrachtet werden dürfen.

Vielmehr ist hier nur zuerst zu erwähnen: 1) das Seerecht

29. Vergl. Soetbeer, Schiffahrtsgesetze S. 4.

30. Vergl. überhaupt wegen Dänemark Pardessus collection III. chap. 18. p. 205—308; und siehe oben § 21 sub II. 2 in den Noten.

von 1508, welches dem König Johann zugeschrieben wird und den Titel führt: „*Danemarckis Watter-Raeth sam almindelische brugis udi Danmarck*", in 18 Artikeln [31]).

2) Das **Seerecht Königs Friedrich II.** vom Jahre 1561 [32]), welches 1572 und 1642 verbessert erschien [33]) und nicht sogleich wie später in 78 Artikel abgetheilt war. Es wurde zugleich für Norwegen (§ 25. sub II.), welches damals zu Dänemark gehörte, publicirt und wusste sich auch bald in Schleswig als dort gültiges allgemeines Seerecht einzunisten (§ 21) [34]). Es wurde nach und nach durch mehrere Gesetze im Einzelnen verändert, z. B. durch ein Gesetz von 1638, bis es zur Antiquität herabgesetzt wurde durch

3) das noch jetzt in Kraft seiende **Gesetzbuch** von **König Christian V.** aus dem Jahre 1683, welches auch in Norwegen publicirt ist und auch bald in **Schleswig** zur Geltung gelangte, **wenigstens in Bezug auf das Seerecht** (§ 21 sub II. 2) welches im **vierten** Buche in 9 Kap. und zwar völlig erschöpfend abgehandelt wird [35]).

Wichtig für den Dänischen Seehandel und die Dänische Seeschiffahrt ist die Zollgesetzverordnung vom Jahre 1838, die übrigens wie alle derartigen Gesetze zugleich für Holstein-Schleswig massgebend ist und eine vollständige Zusammenstellung der Waarenzölle bei der Einfuhr, dem Durchgange, der

---

31. Der Dänische Gelehrte **Rosenvinge** behauptet, dass dies Seerecht von 1508 wahrscheinlich niemals gesetzliche Kraft erhalten habe. Also wäre es etwa eine blosse Vorarbeit gewesen. Es scheint ein suppletorisches Sammelwerk zu sein zur Ergänzung des damals in Dänemark in grossem praktischen Ansehen stehenden Wisby'schen Seerechts im besonderen Interesse Dänemarks. Vergl. Pardessus l. c.

32. Es ist auch ins Niedersächsische (Rostock 1572) übersetzt worden.

33. Siehe Pöhls Seerecht S. 31.

34. Dieses Seegesetz von 1561 hat die früheren Satzungen tüchtig benutzt, namentlich das Wisby'sche Seerecht, die verschiedenen Hanseatischen Rezesse und die Niederländische Verordnung von 1551.

35. Es ist lateinisch übersetzt von **Wegorst** 1698 und von **Hoyelsin** 1710. Die französische Uebersetzung bei Pardessus rührt von einem Preussen **Henschel** her. Einen gründlichen Commentar lieferte **Brorson**, forsög til den fierde bogs forsolkning i Christian V. Danske og Norske lov (1797).

Ausfuhr wie auch die Bestimmungen wegen der die Schiffe betreffenden Abgaben und Auflagen etc. enthält; auch soll darnach zwischen privilegirten und unprivilegirten Staaten unterschieden werden, doch sind fast alle Nationen nach und nach privilegirt[36]). Auch in Bezug auf die Erfordernisse in Bezug auf Dänische Nationalität der Schiffe stehen sich Dänen und Schleswig-Holsteiner gleich. Es wird aber das ausschliessliche Dänische (im weiteren Sinne also) Eigenthum des Schiffes und die Erwerbung des Bürgerrechts von Seiten des Kapitains verlangt; und ist das Schiff im Ausland gebaut, so muss zuvor noch eine Abgabe entrichtet werden. — Der Handel mit Grönland und den Farören wird ausschliesslich für Königliche Rechnung betrieben. Von dem Verkehre mit Island sind andere Nationen durch bedeutende Differenzialzölle ausgeschlossen. Altona gilt zwar hinsichtlich der Waarensendungen nach Island für inländisch, dagegen hinsichtlich der Ausfuhr von Island für fremd. Im Dänischen Westindien ist St. Thomas ein völliger Freihafen; auch in St. Croix sind alle fremde Schiffe und Waaren zugelassen etc.[37]).

Der Sundzoll soll hier noch besonders hervorgehoben werden, obgleich er wie manches andere hier in den Angaben über die Quellen des Seerechtes der einzelnen Staaten Gesagte vor Allem in's öffentliche Seerecht gehören möchte; indessen derselbe wie überhaupt Zölle und Abgaben haben doch einen so wesentlichen Einfluss auf den Privathandelsverkehr zur See, dass wir hier davon schon Erwähnung thun durften[38]).

Es beruht aber wesentlich der Sundzoll noch gegenwärtig auf der am 13. August 1645 zu Christianopel zwischen Dänemark und den Niederlanden getroffenen Vereinbarung, nur dass auf seiner Grundlage eine neue Regulirung des Tarifs stattgefunden hat durch einen Vertrag mit Grossbritanien vom 13. Aug. 1841, sowie durch einen anderen mit Schweden und Norwegen vom 23. August 1841; doch sind diese Conventionen nur bis zum

---

36. Wie dies ja auch in anderen Staaten regelmässig der Fall ist.

37. Das Nähere in Bezug auf St. Croix enthält die Verordnung vom 6. Juni 1833.

38. In der Darstellung der Schiffahrtsgesetze, namentlich aber in der Erörterung über den Sundzoll habe ich mich auch unmittelbar angeschlossen an Soetbeer's Darlegungen in seinem Werk: Schiffahrtsgesetze etc. (Hamburg 1848.) S. 5—7.

15. Juni 1851 geschlossen und dauern von da an mit dem Vorbehalte einer zwölfmonatlichen Kündigung fort. Es ist darin einige Ermässigung des Tarifs festgesetzt und noch mehr haben die im Jahre 1846 zum Schluss gekommenen Verhandlungen wegen Erneuerung des Vertrages mit Preussen eine spätere Herabsetzung für einige wichtige Artikel (Brantwein, Baumwolle, Rohzucker) herbeigeführt. Nach dem officiell publicirten Sundtarif vom 23. December 1841 werden als privilegirte Staaten bezeichnet: Belgien, Brasilien, Frankreich, Grossbritanien, die Hansestädte, Holland, Mexiko, Norwegen, Oldenburg, Oesterreich, Preussen, Russland, Spanien, Schweden, Venezuela, Vereinigte Staaten von Nordamerika, und sind später noch dafür erklärt: Griechenland, Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Sardinien, Neapel; also gehören sämmtliche Norddeutsche Seestaaten dazu. Die Nichtprivilegirten müssen noch ¼ Zollsatz mehr zahlen. Rostock und die Pommerschen Städte Kolberg und Kamin sind nach altem Herkommen noch besonders begünstigt, indem Rostock für in Rostocker Schiffen verladenen Waizen, Roggen und Gerste einen geringeren Zoll zahlt, und sogar Kolberg und Kamin nach der geheimen Declaration Dänemarks vom 17. Juli 1818 völlig vom Sundzoll für diejenigen Schiffe und Ladungen befreit sind, welche das wirkliche Eigenthum in Kolberg und Kamin wohnender Kaufleute sind [39]).

Die von Dänemark mit anderen Staaten abgeschlossenen Völkerverträge über Handel und Schiffahrt beziehen sich allemal auch auf Schleswig-Holstein [40]). Solche Verträge hat Dänemark mit allen Europäischen Staaten, mit Ausnahme von Toskana, abgeschlossen, dagegen von den Amerikanischen nur mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika, mit Mexiko und Venezuela [41]).

---

39. Siehe auch überhaupt Scherer, der Sundzoll (Berlin 1845).

40. Dafür sowie dass hinsichtlich der Cabotage sowie der Nationalität und Bemannung der Schiffe kein Unterschied stattfindet, wurde ein gemeinsames Dänenzeichen den Schleswig-Holsteinschen Schiffen eingebrannt: Dansk Eiendom; wobei allerdings das Wort Eigenthum anstössig ist.

41. Wir haben geglaubt, gerade über die Dänisch-Schleswig-Holsteinschen Verhältnisse uns etwas weitläufiger auslassen zu dürfen, da

§ 23. Holland[42]).

Neben vielen statutarischen Satzungen herrschen allgemeine Rechtsgewohnheiten sowie das Wisbysche Recht bis auf die neueste Zeit. Dazu kam die Verordnung Karls V. vom 19. Juli 1551 und von Philipp II. vom 31. October 1563. Zeitweilig galt auch das Napoleonische Recht in Holland, bis 1826 ein neues Handelsgesetzbuch (Wetboek van Koophandel), dessen zweites Buch das Seerecht bildet und eine selbstständige Ueberarbeitung des Code de commerce ist, erschien; dasselbe war für Holland und Belgien gemeinschaftlich bestimmt, ist übrigens nie zur praktischen Geltung gekommen und wurde nach der Trennung Belgiens von Holland revidirt für Holland. Diese Revision ging allmälig vor und wurde endlich zusammengefasst in dem: Wetboek van Koophandel, vom 1. October 1838 an gültig (nach dem Beschluss vom 10. April 1838), deutsch von Schumacher (Hamburg 1840), der auch das ältere Handelsgesetzbuch (Altona 1827) übertragen hat. — Das Zollgesetz vom 26. August 1822 stellt auch die Verschiedenheit in Behandlung Holländischer und fremder Schiffe bei Ein- und Ausfuhr auf. Handels- u. Schifffahrtsverträge bestehen mit Preussen, Hannover, Oldenburg, Hamburg, Lübeck, Bremen, Dänemark, Belgien, Grossbritanien, Frankreich, Sardinien, Türkei, Griechenland, Russland, Vereinigte Staaten etc.; sie finden sich in Martens et Cussy recueil de traités, wo man überhaupt alle neueren Verträge der Art von 1763 an in den vortrefflichen Registern aufsuchen mag.

---

sie ja mit dem Norddeutschen Seeverkehr, den wir besonders zu berücksichtigen haben, in so enger Verbindung stehen.

Ueber das ältere Seerecht von Island siehe Pardessus III. chap. 16. S. 45 ff. Schon in der Aufzeichnung des alten Isländischen Rechts, genannt Grágás, finden sich viele Artikel über Seerecht (abgedruckt bei Pardessus l. c. S. 55—88).

42. Vergl. besonders wegen des ältern statutarischen Rechts den hier ungemein reichhaltigen Pardessus IV. chap. 24. S. 1—188, wo 1) alte Gewohnheitsrechte, 2) die Gesetze der Regenten aus dem Oesterreichischen Hause und 3) Statuten der Magisträte der einzelnen Städte, die bisweilen auch von den Souverainen promulgirt wurden, sich finden. Siehe auch schon Verwer (Nederlandts Zeerechten. Amsterdam 1730), der fälschlich die Satzungen von Damme für das alte Holländische Recht hielt; siehe jedoch § 12 oben.

§ 24. Russland.

Lange Zeit hat in den Russischen Ostseeprovinzen das Hanseatische Recht eine gewisse Geltung gehabt. Ausser einigen anderen Particularrechten ist das Riga'sche Recht [43]) besonders hervorzuheben; es hat in seerechtlicher Beziehung sich unmittelbar an die Hanseatischen Satzungen angeschlossen und ist alt. Schon 1) Art. 156—168 aus dem Statut von Riga von 1270 (deutsch) gehört hieher; sodann 2) 22 Kapitel aus dem von Oelrichs publicirten Riga'schen Statut v. 1542 (auch deutsch); 3) aus dem Statut von Riga von 1672 Tit. 1—6. — 1720 erliess Peter II. die erste allgemeine Verordnung. Die Kaiserin Katharina promulgirte 1782 einen Seerechtscodex, der durch spätere Ukase in Beziehung auf das Privatseerecht wenig modificirt ist und in der officiellen Deutschen Uebersetzung von Arndt den Titel führt: „Kaiserlich Russische Ordnung der Handelsschiffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren." Nach Jacobsen (Seerecht S. XLVII.) soll in subsidium, wenn der Codex nicht ausreicht, das Preussische Seerecht (im Allg. Landrechte von 1794) angewandt werden. — Von Wichtigkeit ist der Kaiserliche Ukas vom 19. Juni (1. Juli a. St.) 1845 in Betreff der Küstenschiffahrt und der Belastung fremder Schiffe. Das Seerecht betreffende Verträge hat Russland abgeschlossen mit Oesterreich, Hannover, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg, Bremen, Lübeck, Dänemark, Schweden und Norwegen, Holland, Grossbritanien, Frankreich etc.

§ 25. Schweden und Norwegen [44]).

Schweden und Norwegen müssen wir hier füglich unter einer gemeinsamen Rubrik darstellen, weil sie ja jetzt zusammen ein Reich bilden; indessen ist wie ihre anderweitige Gesetzgebung, so namentlich das Seerecht der beiden Länder von einander verschieden, so dass wir wieder unterscheiden müssen. Sogar die Seezollgesetzgebung ist noch in beiden Ländern ver-

---

43. Siehe die Abdrücke der Russischen alten Particularseerechte, besonders Riga's bei Pardessus III. chap. 23. S. 489—531.

44. Vergl. besonders Pardessus III. chap. 15. S. 1—44 und chap. 17. S. 88—204.

schieden und den Norwegern die Cabotage an der Schwedischen Küste und umgekehrt verboten.

I. Schweden. Ausser manchen seerechtlichen Kapiteln der Stadtrechte (von Biärköö oder Birka, von Wisby u. s. w.), sodann dem von Gustav Adolf 1618 publicirten sog. Stadt-Lagh von Schweden, dessen Formation und Compilation, nach Pardessus (III. S. 108 und 125), aber wohl zum grossen Theile bereits dem 14. Jahrhundert angehört und worin wenigstens Titel 7 ziemlich ausgedehnt vom Seerechte handelt, ist hier die umfassende seerechtliche Gesetzgebung Karl's XI. von 1667 zu erwähnen, welche noch jetzt das praktische Seerecht Schweden's ausmacht, mit Ausnahme des ersten Theiles, der sich auf die Schiffsmannschaft und Polizei bezieht und der durch ein Gesetz vom 30. März 1748 modificirt ist, und dem 6. Theile, der durch ein Gesetz vom 20. October 1750 verändert ist; abgesehen nämlich von vielen kleinen Veränderungen, die man bei Flintberg sämmtlich in der 3. Ausgabe von 1815 bis zum Jahre 1815 notirt findet[45]) und wozu J. P. Fredenberg einen Nachtrag bis 1822 (Stockholm 1822) geliefert hat. Freilich sind seit der Zeit neue Verordnungen und Gesetze erlassen, und davon existirt, so viel ich weiss, keine besondere Sammlung[46]). Die Schiffahrtsordnung von 1825 bezieht sich mehr auf Zölle.

Die Schwedische Zolltaxe vom 23. October 1841 stellt fest, auf Grund schon früherer Anordnungen, in ihrem Anhange eine Begünstigung der nationalen und der dieser gleichgestellten Flaggen, sowie des directen Handels mit aussereuropäischen Plätzen und Aehnliches.

---

45. Flintberg schrieb über das Seegesetz einen Commentar in Schwedischer Sprache, der zuerst 1794, dann 1802 und endlich 1815 erschien und mit dem Texte des Gesetzbuches selbst im Auszuge deutsch übersetzt ist von Hagemeister (Greifswald 1796). Loccenius hat dieses Seerecht lateinisch übersetzt. Bereits 1670 erschien zu Wismar eine deutsche Uebersetzung. Pardessus hat diesen Seecodex wie überhaupt alle nicht französischen Seerechte vor 1700 im Original und in einer französischen Uebersetzung geliefert tom. III. p. 184—204. Das Gesetz zerfällt in acht Hauptabschnitte.

46. Vergl. Pöhls, Seerecht S. 40. Diese Neuerungen betreffen übrigens weniger die Jurisprudenz als die Polizei und Administration des Seewesens, sind also für unsere Zwecke nicht so wichtig.

Die für Schweden bestehenden Handels- und Schifffahrtsverträge haben übrigens sämmtlich auch für Norwegen Gültigkeit; einseitig von Norwegen ist nur eine Reciprocitätsdeclaration mit Lübeck ausgewechselt worden. Solche Verträge sind abgeschlossen mit Oesterreich, Preussen, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg, Lübeck, Bremen, Dänemark, Niederlande, Belgien, Grossbritanien, Sardinien, Toskana, Kirchenstaat, Türkei, Griechenland, Russland, Vereinigte Staaten, Venezuela.

II. Norwegen. Das ältere Seerecht Norwegen's ist unbedeutend. Ausser den ganz kurzen seerechtlichen Stücken des Gula Thing von 940, des Biarkeyar-Rett aus dem 12. Jahrhundert sind einige Kapitel aus dem Gula Thing von 1274 sowie 23 Kapitel aus dem Stadtrecht von Bergen zu nennen. — Die Seegesetzgebung Friedrichs II. von Dänemark von 1561 wurde auch in Norwegen, welches ja damals mit Dänemark vereinigt war, publicirt. Ebenso später die Gesetzgebung Christian's V. von Dänemark von 1683 wurde für Norwegen und namentlich auch der seerechtliche Theil, 1687 erlassen[47].

Der Norwegische Tarif für Waarenzölle und Schiffsabgaben vom 23. Sept. 1842 stellt denn doch Norwegische u. Schwedische Schiffe gleich.

§ 26. Frankreich[48].

Ausser einigen Localstatuten (von Arles 1150, Montpellier 1223 und später, von Marseille c. 1255, Oleron von 1380, siehe § 11) sind vom älteren Rechte besonders zu erwähnen Guidon de la mer (s. § 16) und die Us et coutumes d'Olonne, eine ähnliche, doch mehr locale und weniger theoretisch werthvolle, ziemlich umfangreiche Sammlung, wie der Guidon. Sodann gab es in Frankreich seit 1373 Ordonnanzen über seerechtliche Verhältnisse; sie sind in der bekannten von 1584 sämmtlich zusammengefasst und wiederum diese von 1584 sowie eine andere schätzbare von 1629 wurden durch die gross-

47. Vergleiche auch Rotteck's Staatslexicon (2. Auflage 1847) 9. Band. Seite 763.

48. Pardessus IV. chap. 28 p. 221—418 ist in Bezug auf Frankreich zugleich sehr praktisch, indem er auf die neueste Gesetzgebung Rücksicht nimmt, namentlich in den Noten zu seiner Ausgabe der Ordonnance von 1681. Vergl. auch Pardessus VI. S. 534 wegen Olonne.

artige Schöpfung der Ordonnanz Ludwig's XIV. von 1681 zu Antiquitäten herabgesetzt. Diese Ordonnance de la marine du mois d'août 1681 vorzüglich durch Colberts Thätigkeit zu Stande gebracht, zerfällt in 5 Bücher und diese in Titel und umfasst nicht bloss das ganze Privatseerecht (mit Einschluss der Seeassecuranz, Prisen und Seefischerei), sondern erstreckt sich auch wenigstens auf einige Punkte der Seepolizei und Administration, ohne aber in letzterer Beziehung vollständig zu sein, wesshalb und da überhaupt solche Dinge einen veränderlichen Charakter an sich tragen und mit jedem Menschenalter zu variiren geneigt sind, viele neue andere Verordnungen hierüber erschienen, so schon 24. Octbr. 1681, die berühmte Verordnung über die Kriegsmarine vom 15. April 1689, 25. März 1765, 27. Septbr. 1776, 31. Octbr. und 1. Nov. 1784, 1. Januar 1787, 25. Oct. 1795, 31. Oct. 1827 und viele andere unbedeutendere. Die in der Ordonnanz von 1681 aufgestellten Rechtsgrundsätze blieben dagegen das ganze 17. und 18. Jahrhundert hindurch fast unverändert [49]). Den schönsten Denkstein hat Valin durch seinen Commentar derselben gesetzt und Jeder, welcher Nation er auch angehöre, wird mit Freuden dessen Worte (commentaire tom. I. S. 25) unterschreiben: Et c'est-là ce qui fait le mérite distinctif et characterisé de notre ordonnance. On y trouve un *corps de doctrine admirable*, une collection precieuse de décisions claires et profondes en même temps sur une infinité de *points cardinaux*, iusques-là ignorés ou mal développés. Ce sont autant de principes féconds, dont un esprit attentif et accoutumé à la précision est en état de tirer des conséquences sûres, propres à résoudre tous les cas qui peuvent se présenter. *Enfin ce qui met le comble à l'éloge de notre ordonnance* c'est à quelques décisions près, *elle est devenue en quelque sort la loi générale de toutes les nations de l'Europe commerçantes sur mer.* In privatrechtlicher Beziehung nun ist die Ordonnanz verdrängt worden durch den vom Kaiser Napoleon veranstalteten *Code de*

---

49. Vergl. darüber besonders Valin in seinem weltberühmten nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 (2Bde, 1760, 1766, 1770, endlich Rochelle 1776) in der préface Bd. I. p. XIX. und 26. 27, wo er sagt: die changemens betreffen nicht la *iurisprudence*, sondern la *police*.

commerce [50]), der mit dem 1. Januar 1808 in Kraft trat und auch das Seerecht enthält. Dieser Code hebt nun zwar (décret du 15. Sept. 1807) alle früheren Gesetze auf, doch gilt die Ordonnanz zum grossen Theil noch in Bezug auf die Seeverhältnisse des öffentlichen Rechts und subsidiär überall, wo der Code schweigt; endlich sind ja seine seerechtlichen Grundsätze, mit sehr wenigen Abänderungen, unmittelbar aus der Ordonnanz Ludwigs XIV. entnommen, so dass mehr eine Adoption als eine Verstossung der Ordonnanz stattgefunden hat [51]).

Die Ordonnanz der Marine von 1681 bildet aber oder spricht doch wenigstens, nach dem unparteiischen Urtheile aller seehandeltreibenden Völker, zum grossen Theile aus die noch jetzt gültigen Satzungen des gemeinen Europäisch-Amerikanischen

---

50. Durch den Code de commerce wurde namentlich auch die berühmte Handelsordonnanz Ludwigs XIV. von 1673 verdrängt, welche eine ehrenvolle Vorläuferin ihrer Schwestern von 1681 über die Handels- und von 1689 über die Kriegsmarine war.

51. Von Valin's Commentar existiren die in der obigen Note genannten vier älteren Ausgaben von 1760, 1766, 1770 und 1776; im Jahre 1829 besorgte K. Becane eine neue Ausgabe zu Paris: *R. J. Valin*, commentaire etc. Avec des notes coordonnant l'ordonnance, le commentaire et le code de commerce (in 1 Quartbande). — Der ältere Commentar der Ordonnanz von 1681 heisst Merville oder Marville, dessen Arbeit 1714 und 1715, 1737, 1749 und 1756 Auflagen erlebte. Ein späterer Commentar ist von einem Advocaten zu Marseille, wahrscheinlich Jusseau oder wie Azuni sagt Jausseau im Jahre 1780 (2 vol. in 8. oder 12). Diese Notizen verdanke ich *Bajot*, resumé des lois sur la marine (Paris 1841), der namentlich auch über die verschiedenen Ausgaben des Cleirac mein Gewährsmann ist. Ich benutzte von Cleirac und Valin nur die beiden neuesten Auflagen und dazu von Valin die neue Edition von Becane. Nach *Groult*, discours sur le droit maritime S. 26 ist der Marseiller commentaire (1780 in 2 Duodezbänden) ein Auszug aus Merville und Valin.

Auch die Ordonnanz über die Kriegsmarine von 1689 erhielt durch Richebourg einen commentaire ou plutôt des annotations qu'on trouve à la fin du troisième volume de l'Histoire générale de la marine, en 3 vol. in 4., qui ont paru successivement dans les années 1754, 1756 et 1758. *Richebourg* n'est que le continuateur de Boismélé, premier auteur de l'ouvrage. Bajot l. c. Note 37, der auch S. 35—47 die Franz. Seegesetze seit 1790 aufweist.

Seerechts; und durch die verschiedenen Nachbildungen des Napoleonischen Code de commerce in den westlichen und südlichen Staaten Europa's werden zugleich ihre Grundsätze, wenn auch auf mehr indirecte Weise und wenn auch undankbarer Weise nicht unter ihrem wahren Namen als particularrechtliche Satzungen in den einzelnen Seestaaten aufgestellt [52]).

Das System der Differenzialzölle zur Begünstigung der nationalen Schiffahrt ist in Frankreich am strengsten durchgeführt [53]) sowohl hinsichtlich der eigentlichen Schiffsabgaben (Tonnengelder,

---

52. Eine Englische Uebersetzung der Ordonnanz von 1681 steht im General treatise of dominion of the sea mit einer eigenthümlichen durchlaufenden Titelfolge (54 Sectionen) S. 252—372. — Deutsche Uebersetzung des code de commerce z. B. von Erhard 1808. — Von den Französischen Commentaren über den code de commerce erwähne ich nur den von Locré in 8 Theilen. — Der berühmte Verfasser der collection de lois maritimes Pardessus hat auch ein umfassendes Werk über das Französische Handelsrecht geschrieben, dessen dritter Theil das Seerecht umfasst (cours de droit commercial edit. III. 5 Bde. Paris 1825—26.) Das ganze Werk ist ins Deutsche übertragen von Schiebe, namentlich auch der dritte Theil als selbstständiges Werk: das Französiche Seerecht (Bremen 1840). — Speciell wegen des neuesten Französischen Seerechts verweise ich noch auf: Boucher, Institution au droit maritime, ouvrage complet sur la legislation maritime, ayant pour base l'ordonnance de 1681, à laquelle sont adoptées les lois de l'ancien et du nouveau régime, des réflexions, des iugemens étayés des autorités les plus respectables etc. (Paris XII. 1803). Le nouveau Valin ou Code commercial maritime par Sanfourche-Laporte, revu et approuvé par Boucher. Paris 1809. Boulay-Paty, cours de droit commercial maritime. 4 tomes. Rennes et Paris 1821—23. Beaussant, code maritime ou lois de la marine etc. 2 tomes. Paris 1839-40. Bravard-Veyrières, manuel du droit commercial, contenant un traité sur chaque livre du code de com., l'indication du dernier état de la iurisprudence etc. le texte des ordon. de 1673 et 1681 etc. (Paris 1838, 3. edit. 1846).

53. Sie sind sehr hoch (im Ganzen circa 4 Fr. 12¼ Cent. pr. Tonne von dem nichtfranzösischen Schiffe, sobald es in einen französischen Hafen einläuft), doch sind viele Nationen mehr oder weniger privilegirt, doch weniger Europäische als Amerikanische. Marseille ist ein völliger Freihafen in Bezug auf alle Schiffsabgaben. (Ordonnanz vom 10. Sept. 1817.)

Expedition, Acquit, Permis und Certificat), als auch des Tarifs der Waarenzölle, indem in letzterer Beziehung die unter nationaler Flagge eingehenden Waaren geringere Zölle zahlen. Die Bestimmungen hierüber sind enthalten namentlich im Zolltarif von 1844 sowie in den Verordnungen v. 28. April 1817, 13. Juni 1845, vom 8. Februar 1826 (Verbot der Einfuhr vieler Producte unter Englischer Flagge) im Zusammenhange mit Verordnung vom 3. Juli 1834 (die einige Ausnahmen aufstellt). Die Cabotage an der Französischen und Algierischen Küste, sowie nach Verordnung vom 16. Dec. 1843, auch der Verkehr zwischen Frankreich und Algier steht nur Französischen Schiffen zu. Das Gesetz vom 21. Sept. 1793 wegen der Bedingungen der Nationalität Französischer Schiffe (1. Erbauung in Frankreich oder Prisenzusprechung oder Confiscation, 2. Französisches Eigenthum, 3. die Officiere und Dreiviertel der Mannschaft Franzosen) ist durch ein Gesetz vom 9. Juli 1845 dahin modificirt, dass ein Schiff wenigstens zur Hälfte Französisches Eigenthum sein müsse.

Frankreich hat viele Handels- und Schiffahrtsverträge mit anderen Staaten abgeschlossen; in Europa indessen nicht mit Hannover, Oldenburg, Schweden und Norwegen, Kirchenstaat, Griechenland; in Amerika nicht mit Central-Amerika, Peru, Chili, Buenos-Ayres.

§ 27. England [54]).

Wie in anderen Theilen des Rechts, so namentlich im Handels- u. Seerecht ist in England das Gewohnheitsrecht im weiteren Sinne das Wesentlichste und erscheint dasselbe den

---

54. Vergl. Pardessus, collection IV. chap. 25. Wegen der in neueren Zeiten erlassenen Parlamentsacten über See- und Schiffahrtsverhältnisse verweise ich auf das sehr gangbare Werk von Abbott (Lord Tenterden) treatise of the law relative to merchant ships and seamen, 8. ed. by W. Shee (Lond. 1847), wo die hauptsächlicheren im Anhange alle abgedruckt sind; eben so bei Ed. W. Symons, The law relating to merchant seamen, 3. ed. (London 1844). — Sodann finden sich im General treatise of the dominion of the sea and a compleat body of sea-laws, wovon ich die (nach der Vorrede) dritte Auflage (London sine anno, doch wohl um 1706 erschienen) benutzt habe, die mittelalterlichen Seerechte,

Engländern bald als die unmittelbare praktische Usance der Handels- und Seeleute, bald als das sog. common-law, eine Art Recht der Billigkeit und der Moral, was jeder Mensch in sich trage und verstehe, also eine Art von Naturrecht, oder ius gentium im Römischen Sinne, als ein von allen Menschen und Völkern gekanntes und anerkanntes Billigkeitsrecht; am Ende ist es aber nichts Anderes als eine Conclusion aus der Natur der Sache, aus dem wahren Wesen der Verhältnisse nach einem richtigen, von Moral und Billigkeit geleiteten Urtheile; im Handels- und Seerecht heisst dieses common-law auch wohl speziell lex mercatoria [55]). — Von den mittelalterlichen Seerechten haben die Rôles d'Oléron als ein altes Gewohnheitsrecht eine grosse Autorität in England und sind auch in dem Black Book der Admiralität eingeschrieben. Ueberhaupt sind die gemeinrechtlichen Quellen des Europäischen Seerechts in den Eng-

---

welche eine Art gemeinen Hülfsrechts in England bilden, in Englischen Uebersetzungen, so das Seerecht von Rhodus, von Oleron, von Wisby, der Hansa, sowie Ludwig's XIV. Ordonnance de la marine von 1681 in Englischer Version. Dieser General treatise und das Werk von Abbott geben überhaupt eine vortreffliche Einsicht in das ältere wie neuere Englische Seerecht (mit Ausnahme der Assecuranz, die Abbott nicht abhandelt).

55. Blackstone sagt darüber (Buch I. Kap. II. seiner Commentarien): die Handelsverhältnisse werden durch die sog. lex mercatoria geregelt, die bei allen Völkern anerkannt wird und die man als einen Theil des Englischen Rechts betrachten muss; und weiter (Buch IV. Kapitel V.): In allen Seerechtsfällen, wo es sich um Fracht, Havarie, Bodmerei, Versicherung etc. handelt, wird die lex mercatoria beständig angewandt; und es gibt keine andere Entscheidungsregel, als dieses universelle Gesetz, welches entnommen wird aus den allgemein anerkannten Gewohnheiten und schriftstellerischen Autoritäten aller Nationen. Vergleiche auch besonders wegen dieses ganzen eigenthümlichen Charakters des Englischen Rechts, namentlich des Handels- und Seerechts, Pardessus: collection IV. pag. 189 und 190, wo sich eine vortreffliche Erörterung findet. Siehe auch oben § 7 in der Note. — Es versteht sich aber von selbst, dass vor dem common law, vor der lex mercatoria die positiven Gesetze des Staates, sei es nun Englands oder im betreffenden Falle des Auslandes, zu berücksichtigen sind.

lischen Gerichten von grossem Ansehen. Indessen scheint man doch selbst das Oleronsche Seerecht mehr als ein wissenschaftliches Hülfsmittel denn als ein eigentliches Gesetz, wie man dies wohl früher that, in der Gegenwart anzusehen. Vergl. Pöhls S. 33 und Blackstone's commentaries I. 419. IV. 423.

Namentlich aber spielt vom Gewohnheitsrecht der Gerichtsgebrauch (rerum perpetuo similiter judicatarum auctoritas) eine grosse Rolle, indem der Engländer mit allem Nachdrucke hervorhebt, dass die Richter als die legalen Organe des nationalen Rechtsbewusstseins vor Allem in der Lage und berufen sind, die wahren Principien des Rechts in jedem einzelnen Falle durch ihr Urtheil auszusprechen. Desshalb sind die sog. precedents, Präjudicien, überhaupt alle bisher erfolgten gerichtlichen Entscheidungen, namentlich aber wenn sie von berühmten Richtern [56]) herrühren, in England von ungemeiner Autorität; doch ist der Richter in seiner Entscheidung nicht sklavisch daran gebunden, und fehlt es nicht an Beispielen, dass in späteren Entscheidungen das Princip einer früheren umgestossen (overruled) worden ist. Auch versteht es sich, dass solche Entscheidungen (precedents) als Quelle des Englischen Seerechts kein absolutes Recht bilden, sondern auf Grund des bestehenden Rechts zu erlassen sind, allenfalls zur Ergänzung der Gesetze, und dass neuere Gesetze ihnen vorgehen [57]).

---

56. Namentlich sind William Scott's seerechtliche Entscheidungen von wahrhaft Europäischer Berühmtheit; ich muss aber offen bekennen, dass ich in seinen Prisenurtheilen viel Willkür, wenn auch auf geistvolle Weise begründet und mit einem juridischen, ja moralischen Nymbus umkleidet, finde.

57. Desshalb sind die Sammlungen seerechtlicher Entscheidungen sehr wichtig, namentlich: Robinson, reports of cases argued and adjudged in the high court of admiralty, commencing with iudgm. of W. Scott Michaelmas term 1798 6 volms. London 1801—8. fortgesetzt bis 1808 von Edwards (London 1812), der auch eine andere Sammlung herausgab: reports of the leading decisions in the high court of admiralty, in cases of vessels sailing under british licences (London 1812). Eine zweite Fortsetzung von Robinson bis 1815 ist von Dodson (vol. I. London 1815). Zu Robinson, Edwards und Dodson lieferte J. Greene (London 1818) ein Register. — Sodann Acton reports of cases — — in prize cases.

Was sodann die Englische Gesetzgebung als Quelle des Seerechts betrifft, so ist dieselbe zwar seit 200 Jahren nicht ganz unthätig jedoch von nur geringer Bedeutung für die Privatseerechtsverhältnisse gewesen, bis endlich in neuesten Zeiten, seit etwa 30 Jahren, wenigstens über einige Zweige desselben, sich die Gesetzgebung ziemlich umfangreich verbreitet hat.[58])

Die ältere Gesetzgebung steht bei Pardessus (Siehe unten die Note). Hier ist zu erwähnen die Acte von 1646 über den Verkehr mit den Kolonien. Sodann ist besonders hervorzuheben die sogenannte Navigationsacte vom 9. October 1651, zuerst von Cromwell in der Revolutionszeit erlassen und 13. September 1660 mit geringen Veränderungen bestätigt durch Stat. 12 Charles II. c. 18. Sie bildete 200 Jahre lang die Grundlage des Englischen Seehandelssystems, dessen Tendenz ausschliessliche Begründung der nationalen Schiffahrt, Fabrikation und Handel, unter möglichster Ausschliessung aller fremdländischen Thätigkeit ist[59]). Durch Par-

---

(London 1811). Stewart reports of cases in the court of vice-admiralty at Halifax in Nova Scotta from 1803—1813 in the time of Alex. Croke (London 1814). In Abbott's treatise steht eine reiche Auswahl von Fällen aus allen diesen Werken und dazu eine grosse Zahl neuerer Entscheidungen. Siehe auch (Jacobsen) Entscheidungen der Londoner und Pariser Prisengerichte (1802).

58. Bei *Pardessus, collection IV. chap.* 25 sind abgedruckt: 1) Kap. 38. aus dem Gesetz Wilhelm's I; 2) Einiges aus den *Lettres-Patentes* von Eduard I von 1285; 3) aus der *Enquête* von 1338; 4) die zu *Queenborough* 1375 festgesetzten Artikel; 5) Statut aus dem 43. Jahre der Königin Elisabeth von 1601; 6) Acte aus dem Jahre 1664, dem 16. Jahre des K. Karl's II etc.

59. In Ansehung der drei Hansestädte und Danzig's hob Karl II 1661 die Navigationsacte auf, entzog aber, weil Lübeck's Handel auf der Ostsee ihn für England fürchten liess, das Privilegium 1662 Lübeck. Die übrigen drei Städte blieben privilegirt bis zu den Zeiten der französischen Revolution. Vergl. Büsch Welthandel I. 204. — Uebrigens waren Malta, Gibraltar und Helgoland von den Bestimmungen der Navigationsacte ausgenommen und galten in Bezug auf die Einfuhr nach England in der Regel als Ausland. Sodann stellte 3 und 4 Vict. 95 eine andere Ausnahme zu Gunsten der Dampfschifffahrt auf, indem in Bezug auf die Dampfschiffe einer Nation auch solche Häfen für nationale erklärt wurden, welche zwar dieser Nation nicht gehören, aus denen aber ihre Dampfschiffe ge-

lamentsacte vom 5. Juli 1825 (von Georg IV. c. 73) wurde sie in eine neue Form gebracht, wobei jedoch ihr wesentlicher Charakter unverändert blieb; durch die Parlamentsacte vom 28. August 1833 (3 und 4 William IV. c. 54) und zuletzt vom 4. Aug. 1845 (8. u. 9 Victoria c. 88) erhielt sie eine Revision und Bestätigung, bis sie durch eine Acte vom 26. Juni 1849 (12 u. 13 Victoria c. 39) [60]), die aber erst vom 1. Januar 1850 in Kraft trat, wesentlich über den Haufen geworfen ist, besonders in Bezug auf den Waarentransport durch ausländische Schiffe nach und von England.

Sodann ist die registry act von 1786 (Stat. 26. George III. cap. 60) als die Basis vieler späteren Verordnungen über die Registrirung der Schiffe, von denen die neueste sehr ausführliche vom 4. Aug. 1845 (8 u. 9 Victoria c. 89) ist; sie ist nebst allen folgenden Parlamentsacten [61]) bei Abbott im Anhange abgedruckt, nämlich 1) 4. August 1845 (8 und 9 Vict. c. 88) an act for encouragement of British shipping and navigation; 2) 5 und 6 Will. IV. c. 56 declared by 5 und 6 Vict. c. 47 sec. 39, to extend to the British possessions abroad: an act to regulate the admeasurement of the tonnage and burthen of merchant shipping of the United Kingdom (ganz kurz); 3) 3 und 4 Vict. c. 56. an act further to regulate the trade of ships built and trading within the limite of the East Company's Charter;

---

wöhnlich auslaufen, so zu Gunsten Preussen's, Hannover's, Oldenburg's, Mecklenburg's und der Hansestädte, gleichmässig sämmtliche Häfen von der Maas bis Memel (mit Ausnahme der Dänischen).

Die Navigationsacte von 1660 enthält 19 Artikel und steht abgedruckt in dem bereits öfter genannten General treatise of the dominion of the sea S. 670—79. Daselbst sind auch (S. 681 ff.) abgedruckt: 1. Jacobi II. regis an act to encourage the building of ships in England, und 5 und 6 William and Maria c. 24, an act for building good and defensible ships; letztere enthält viele kriegerischen Bestimmungen für den Bau grosser Schiffe und wäre besonders jetzt in manchen Punkten für Deutschland zu adoptiren.

60. Diese Acte vom 26. Juni 1849 ist ins Deutsche übersetzt: Englische Navigationsacte vom 26. Juni 1849 (Bremen 1849).

61. Freilich beziehen sie sich alle dem grössten Theile ihres Inhaltes nach nicht auf die Jurisprudenz, sondern die Polizei und Administration des Seeverkehrs, doch ist ein Theil ihres Inhalts für das Privatseerecht von Wichtigkeit.

4) 8. August 1845 (8 und 9 Vict. c. 116) an act for the protection of seamen entering on board merchant ships; 5) 4 und 5 Will. IV. c. 52. an act to amend an act of the twentieth year of his m. K. George II. for the relief and support of sick, maimed and disabled seamen, and the widows and children of such as shall be killed, slain or drowned in the merchant service, and for other purpose; diese Acte ist sehr umfangreich und nachahmungswerth; 6) 6. George IV. c. 125. an act for the amendment of the law respecting pilots and pilotage, and also for the better preservation of floating lights, buoys and beacons; auch sie ist sehr umfangreich; 7) 5 und 6 Vict. c. 167. an act for regulating the carriage of passengers in merchant vessels; ist gleichfalls sehr umfangreich; 8) 4. George IV. c. 88. an act for regulating vessels carrying passengers between Great Britain and Ireland; 9) 53. George III. c. 159. an act to limit the responsibility of ship owners, in certain cases; 10) 6. George IV. c. 94. an act to alter and amend an act for the better protection of the property of merchants and others, who may hereafter enter into contracts or agreements in relation to goods, wares or merchandize, intrusted to factors or agents; 11) 5 u. 6 Vict. c. 39. an act to amend the law relating to advances bona fide made to agents intrusted with goods; 12) 5 Vict. sess. 2. c. 17. an act for preventing, until the first day of May 1845 ships clearing out from any port in British North America or in the settlement of Honduras, from loading any part of their cargo of timper upon deck; 13) 9 und 10 Vict. c. 100. an act for the regulation of steam navigation and for requiring sea-going vessels to carry boats (vom 28. August 1846)[62]; 14) 8 und 9 Vict. c. 99. an act for consolidating and amending the laws relating to wreck and salvage (28. August 1846); übrigens existirt schon eine ältere salvage act von 1 und 2 George IV. c. 76; 15) 8 u. 9 Vict. c. 112. an act to amend and consolidate the laws relating to merchant seamen, and for keeping a register of seamen (5. Sept. 1844); auch sie ist sehr umfangreich, 16) 3 u. 4 Vict. c. 65. an act to improve the practice and extend the iurisdictiou of the high court of admiralty of England.

---

62. Sie ist gleichfalls sehr umfangreich und geht detaillirt ein. Jedes Schiff von 100 Tonnen bereits muss wenigstens ein Boot haben.

Dazu, dass Schiffe irgend eines Volkes als nationale gelten, gehört in England Erbauung in dem Lande der Nation oder in England oder Zusprechung durch ein Prisengericht oder wegen Sklavenhandels, sowie Unterthanenverhältniss des Kapitains nebst Dreiviertel der Mannschaft. Das — und für Englische Schiffe zugleich noch die Einregistrirung — ist in der Regel nöthig, damit in England ein Schiff als nationales (resp. Englisches) betrachtet werde und sind diese Erfordernisse meist in den Schiffahrtsverträgen mit anderen Staaten festgestellt. Ein Geheimrathsbefehl vom 8. August 1845 (auf Grundlage der Parl. A. 2. Juli 1818) zählt die Staaten auf, mit denen ähnliche Verträge abgeschlossen seien: Frankreich, Oesterreich, Russland, Schweden und Norwegen, Niederlande, Preussen, Hansestädte, Hannover, Mecklenburg-Schwerin und Strelitz, Oldenburg, Frankfurt, Portugal, Sardinien, beide Sicilien, Griechenland, Türkei, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Mexiko, Texas, Uraguay, Bolivien, Venezuela, Neugranada, Ecuador, Staaten des Rio de la Plata, und 23. Dec. 1845 und 31. März 1847 sind noch genannt; Peru und Toskana.

Der unmittelbare Verkehr zwischen den Britischen Colonien und dem Mutterlande steht nur Englischen Schiffen zu. — Die Privilegien der Ostindischen Compagnie sind durch Parlamentsacte 3 und 4 Will. IV. c. 85 beschränkt: darnach ist derselben vom 22. April 1834 an sowohl das Privilegium des Chinesischen und Thee-Handels entzogen, als auch überhaupt die fernere Betreibung kaufmännischer Geschäfte untersagt; der Verkehr mit allen Plätzen in den Besitzungen der O. C., wo sich ein Zollamt befindet, ist jedem geborenen Britten gestattet, übrigens ist in der auf Grund der East India Trade Act v. 1797 (37 George III. c. 117) erlassenen neuesten Verordnung v. 1839 der ostind. Handel auf fremden Schiffen ziemlich frei gegeben.

Es existirt in England, vollends nach Aufhebung der Navigationsacte [63]), keine eigentliche Differenzialzollbevorzugung der

63. Es ist eine grosse Naivetät sich einzubilden, die Engländer hätten die wesentlichen Bestimmungen der alten Navigationsacte zu Gunsten des abstracten Principes des Freihandels aufgehoben! sie, die grossen Praktiker und noch grösseren Egoisten, Es geschah einzig und allein aus specifisch Englischem Bedürfniss. Die Engl. Schiffahrt reicht nicht mehr aus, um den ungeheuren Verkehr genügend zu versorgen.

nationalenglischen Flagge in Betreff der Schiffsabgaben und Eingangszölle, sowie der Ausfuhr, obgleich indirect durch geringere Besteuerung der überseeischen Erzeugnisse aus Britischen Kolonien doch ein grosser Vorzug für die Englische Flagge, die ja allein den Verkehr mit diesen Kolonien treiben darf, begründet wird. Sodann müssen einige fremde Flaggen [64]) bei der Ausfuhr von Steinkohlen nach nicht eigenen nationalen Häfen 4 Sh. per Tonne Zoll zahlen. Ferner ist durch verschiedene Parlamentsacten (5 George IV. c. 1; 7 und 8 George IV. c. 5; 3 und 4 Will. IV. c. 56) und zuletzt durch die allgemeine Parlamentsacte über das Zollwesen vom 4. August 1845 (an act for granting duties of customs, 8 und 9 Vict. c. 90) ausdrücklich die Ermächtigung für die Regierung ausgesprochen zum Zweck der Retorsion Differenzialzölle anzuordnen [65]).

Handels- und Schiffahrtsverträge bestehen zwischen England und fast allen Nationen der Welt, doch existirt mit Spanien wenigstens kein neuerer Vertrag, sowie keiner mit dem Kirchenstaate, Hayti, Chili [66]).

---

64. Es sind nämlich durch verschiedene Bekanntmachungen des Schatzamts (von 1843—1847) viele Flaggen ausgenommen, namentlich sämmtliche Norddeutsche, sowie Dänemark, Schweden und Norwegen, Niederlande, Portugal, Russland, Oesterreich, Toskana, Uraguay.

65. Wir haben uns hier (bei Gelegenheit der Angabe der Quellen des Seerechts) etwas weitläufiger über die Handels- und namentlich Seehandels-Politik Englands verbreitet, weil dieselbe, namentlich vom Standpunkte des Norddeutschen Seeverkehres aus von entschiedener Wichtigkeit ist.

66. Von Werken über Englisches Recht sind ausser dem General treatise of dominion of the sea und Abbott noch zu nennen: (Neale), abstract of the sea-laws of Europe etc. London 1704. — A general treatise of naval trade and commerce, as founded in the laws and statutes of this realm etc. (2 Theile. London 1740). — A collection of all such statutes and parts of statutes, as any way relate to the admiralty navy, and ships of war, and other incidental matters (London 1742). — The laws, ordinances and institutions of the admiralty of Great Britain. (2 Thle. Lond. 1767). — Parker, the law of shipping and insurance (London 1755). — Maxwell, the spirit of marine law or compendium of the statutes relating to the admiralty Aphabetical accanged (London 1800). — Browne,

§ 28. Vereinigte Staaten von Nordamerika[67]).

In Nordamerika gilt im Ganzen das Englische Seerecht[68]), nicht wesentlich modificirt durch seerechtliche Bestimmungen einiger Congressacten, namentlich der Registeracte vom 31. Dec. 1792 und vom 18. Februar 1793. Die Gesetzgebung ist für das Seerecht wenigstens bis jetzt wenig thätig gewesen und ist also keine reichliche Quelle. Vielmehr beruht das Nordamerikanische Seerecht vorzugsweise auf den verschiedenen Arten des Gewohnheitsrechts; besonders sind die Entscheidungen der Gerichte (Gerichtsgebrauch) von grossem Ansehen und müssen letztere vorzugsweise als Quelle angesehen werden. Die wissenschaftlichen Notabilitäten des Rechts und insbesondere des Seerechts stützen sich denn auch in ihren Entwickelungen der Theorie vorzugsweise, ähnlich wie dies die Englischen Autoren thun, auf Präjudicien und vor Allem daraus ist ihre grosse Autorität zu erklären; die communis doctorum opinio ist hier eine geachtete Rechtsquelle, fällt aber mit dem Gerichtsgebrauch fast zusammen. Eben weil im Grossen und Ganzen das Nordamerikanische Seerecht das Englische ist, so haben auch die Entscheidungen der Englischen Gerichte und haben die Ansichten Englischer Schriftsteller in Nordamerika einen grossen Einfluss auf Praxis und Theorie. Namentlich geniesst Abbott (Lord Tenterden) mit seinem treatise of the law of merchant ships and seamen eine

---

a compendious view of the civil laws and of the law of the admiralty (2 Theile. 2. edit. London 1802). — Reeves, the law of shipping and navigation from the time of Eduard III. to the end of the year 1806. (2. ed. London 1807). — Holt, a system of the shipping and navigation, laws of Great Britain and of the laws relative to merchant — ships and seamen, and maritime contracts. (2 Thle. London 1820). — Trollope, a treatise on the mortgage of ships etc. (London 1823). — Wilkinson, the law shipping as is relates to the building registry, sale, transfer and mortgage of British ships (1843). — Symons, the law relating to merchant seamen (3. ed. 1844). — Molloy, ius mar. or a treat. etc. 1744.

67. Vergl. Pöhls S. 34.

68. Natürlich abgesehen von den durch die Englische Gesetzgebung seit der Unabhängigkeitserklärung Nordamerika's bewirkten Neuerungen.

grosse Autorität und gibt es von seinem Werke mehrere von J. Story mit vielen Anmerkungen (3. american edition: Exeter 1822) besorgte Nordamerikanische Auflagen.

Von Nordamerikanern selbst erfreuen sich namentlich James Kent mit seinen commentaries on american law (Newyork 1826. 4 Bände. 2. Aufl. 1832) [69]) und der oben genannte J. Story [70]) eines grossen Ansehens. Von Sammlern gerichtlicher Entscheidungen ist besonders zu erwähnen Cranch, reports of cases argued and adjudjed in the supreme court of the United-States 1802—15. 9 Thle. (Washington 1804—17), sowie James Holcombe, selection of Leading Cases upon commercial law, decided by the supreme court of the United-States, with notes and illustrations (Newyork 1847), in welchem trefflichen Werke auch viele seerechtlichen Fälle sich erörtert finden; endlich Henry Wheaton's (des gefeierten Völkerrechtslehrers) reports.

§ 29. Oesterreich [71])

Die Oesterreichischen Seeländer erhielten erst durch Maria Theresia ein allgemeines Seerecht unter dem Titel: Editto politico di navigazione mercantile austriaca in data di Vienna il di Aprile 1774 [72]), welches durch spätere Reglements, Edicte und Verordnungen ergänzt wurde, die in den späteren Ausgaben des Edicts (z. B. Trieste 1816, auch 1818 und 1822) als Anhang (aggiunta) von S. 123—230 (Ausg. von 1818) mitpublicirt sind. Darin sind die Rechtsverhältnisse des Schiffspersonals recht gut entwickelt, dagegen die Lehre von Fracht-

69. Im 3. Bande ist das Seerecht (Part V. lect. 42—50) abgehandelt.

70. J. Story, commentaries on the law of agency, as a branch of commercial and maritime iurisprudence. Boston 1839. Er hat auch völkerrechtliche und politische Werke geschrieben.

71. Siehe wegen des älteren Seerechts der einzelnen zu Oesterreich jetzt gehörenden Seeländer, namentlich Venedigs, Pardessus, collection V. chap. 29. p. 1—98; wegen des neueren aber vor Allem Miruss, das Seerecht und die Flussschiffahrt Preussens etc. I. S. 55, allenfalls auch Pöhls' l. c. S. 30.

72. Man bemerke den Italienischen Titel. Das Oesterreichische Seerecht ist überhaupt kein Deutsches, sondern hat (siehe oben § 5) vorzugsweise einen Italienischen Charakter.

contract nur beiläufig erörtert und ist von Havarie und Bodmerei gar nichts gesagt.

Doch gilt dieses Editto von 1774 unmittelbar und primär eigentlich nur in den zum Königreich Illyrien gehörenden Gouvernement von Triest, wo aber dennoch (schon wegen der Unvollständigkeit desselben) in subsidium der Code de commerce zur Anwendung kommt. — Im Gouvernement Venedig werden die Handels- und seerechtlichen Angelegenheiten zwar gleichfalls im Allgemeinen nach dem Editto von 1774 beurtheilt, doch gilt in subsidium der Codice per la Veneta mercantile marina vom 21. Sept. 1786 [73]), und gilt auch hier der (1808 publicirte) französische Code de commerce als subsidiäres Recht auch noch in der Gegenwart. — Das Gouvernement Mailand hat allein ein besonderes Handelsgesetzbuch, welches aber nichts Anderes als eine Italienische Uebersetzung des Französischen Handelscodex ist: Codice di commercio di terra e di mare pel Regno d'Italia (Milano 1808 della stamperia reale), — bereits durch das Decret vom 17. Juli 1808 unter Französischer Herrschaft publicirt wurde und in Folge des Hofdecrets vom 28. Dec. 1816 Gesetzeskraft auch unter Oesterreichischer Herrschaft beibehalten

---

73. Es ist merkwürdig, dass die grossartige Seemacht von Venedig erst so unmittelbar vor ihrem Untergange zu einem umfassenden Seerecht gelangte; übrigens wurde dieser Codice noch zu allerletzt 1789 und 1791 mit einigen Zusätzen bereichert, dann aber wenigstens in vielen Bestimmungen seit 1808 durch den Code de commerce français verdrängt, der, soviel ich weiss, jetzt umgekehrt wieder nur in subsidium gilt, indem zuerst der Codice von 1786 im Venetianischen zur Anwendung kommt.

Vom älteren Venetianischen Seerecht finden sich bei Pardessus l. c. abgedruckt: 1. Passus aus dem Criminalstatut von 1232 (lat.); 2. Seestatut von 1255 (lat.), umfangreich in 129 kurzen Kapiteln; 3. Passus aus dem sechsten Buche der Statuta civilia von 1346 oder 1347 (lat.); 4. eine grosse Zahl späterer meist nur kurzer Verordnungen über Seewesen (in Ital. Sprache, natürlich wie immer bei Pardessus mit Franz. Uebersetzung), so v. 2. Juli 1468, 12. Juli 1527, vom 8. Juni 1569, vom 4. Aug. 1585, 28. Juni 1586, 26. Sept. 1586, 4. Nov. 1589, 18. Juni 1598, 31. August 1602, 16. April 1605, 3. October 1608, 13. Septbr. 1622, 12. März 1624, 30. April 1632, 1. Mai 1632.

hat, insofern es nicht durch die besonderen Verordnungen der Kaiserlich Oesterreichischen Gesetzgebung modificirt worden ist.

Von neueren allgemeinen Oesterreichischen Verordnungen, die unter Kaiser Franz I. erlassen wurden, welcher mit besonderer Vorliebe das Seerecht auszubilden suchte, sind zu erwähnen: Regolamento concernente la patentazione dei bastimenti mercantili austriaci a lungo corso von 1823, sowie Regolamente pel cabotaggio austriaco von 1825 [74]). In neuesten Zeiten sind auch das Seeadministrationswesen neu organisirende Verordnungen etc. erlassen.

Die Verordnung vom 30. Oct. 1845 (publicirt für die verschiedenen Seebezirke später und gültig seit 1. März 1846) sucht die bisher in den Oesterreichischen Häfen des Adriatischen Meeres sehr ungleichen Schiffsabgaben zu regeln und zu vereinfachen, unter Begünstigung der nationalen Flagge, doch so dass sämmtliche Deutsche, sowie die Dänische, Norwegisch-Schwedische, Belgische, Britische, Toskanische, Amerikanische, Päpstliche, Jonische, Griechische, Türkische, Russische, Mexicanische, der nationalen wiederum gleichgestellt sind. Es wurde nämlich für die bisher sehr zahlreichen kleineren Schiffsabgaben, welche unter den verschiedensten Namen, als Anker-, Tonnen-, Masten-, Gebühr-, Abfertigungs-, Abfahrts- oder Quittungs-Taxe, Mannschaftsrolle-, Kalfaterungs- und Betheerungs-Gebühr circulirten, eine einzige Hafengebühr unter dem Namen Tonnengebühr erhoben.

---

74. Seit über ein Decennium geht man in Oesterreich ernstlich damit um, ein allgemeines Oesterreichisches Seerecht zu veröffentlichen. Der Entwurf des öffentlichen Seerechts (Deutsch und Italienisch Wien 1840) ist freilich sehr unvollständig und der Entwurf des Privatseerechts (nur Deutsch, 1848) ist gleichfalls nicht bedeutend, und scheint namentlich das treffliche Spanische Gesetzbuch dabei kaum benutzt worden zu sein.

Die Schriftsteller über Oesterreichisches Handelsrecht schliessen zum Theil gerade das Seerecht aus. Von seerechtlichen Werken in Betreff Oesterreichs führe ich an: A. Reale, de diritto commerciale e maritimo secondo le leggi austriache ed italiche nella parte in cui questa sono mantenute in vigore nel regno lombardo-veneto dissertazioni. Pavia 1822.

Im Waarenzolltarif findet sich keine differenzialzollmässige Begünstigung der nationalen Flagge. Die Cabotage ist den Nationalschiffen, deren Charakter eigenthümlich bestimmt ist, vorbehalten.

Das Oesterreichische Seerecht wird durch Verträge näher bestimmt mit allen Norddeutschen Seestaaten, allen Europäischen Seemächten (mit Ausnahme von Spanien und Portugal), endlich mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Mexico.

§ 30. Kirchenstaat.

Hier gilt im Allgemeinen jetzt der Französische Code de commerce in einer Ueberarbeitung, welche 1. Juni 1821 unter dem Titel: Regolamento provisorio di commercio, in 44 Artikeln promulgirt ist und wornach die (namentlich in den einzelnen Seestädten ziemlich zahlreichen) Localrechte[75]) nur so weit gelten, als sie nicht dem regolamento widersprechen[76]).

Eine Verschiedenheit der Behandlung einheimischer und fremder Schiffe findet in Bezug auf den Waarenzolltarif nicht statt und nur modificirt und zwar bloss gegen solche Staaten, die die Gleichheit ihrer nationalen und der Kirchenstaatlichen Flagge in dieser Beziehung nicht anerkennen[77]), nach Edict vom 28. Februar 1833 in Bezug auf gewisse (nicht alle) Schiffsabgaben. Es existirt auch kein Gesetz, wornach die Cabotage nur den einheimischen Schiffen reservirt würde.

Durch specielle Verträge hat der Kirchenstaat seine See- und Handelsverhältnisse zu reguliren gesucht mit Oesterreich, Preussen, Dänemark, Schweden und Norwegen, Belgien, Grossbritanien, Sardinien, Toskana, Vereinigte Staaten von Nord-Amerika.

---

75. Pardessus collection V. chap. 30. pag. 99—214 gibt viele alte Localrechte des Kirchenstaats, so von Rimini, Ancona. Pesario u. s. w.

76. Auf dieses regolamento bezieht sich das Werk von Cesarini, principii del diritto commerciale secondo lo spirito delle leggi pontif. Rom. in 12 Bden 1830—36; neue Ausgabe 1840 in einem Quartbande.

77. So wurden sogleich anfänglich für privilegirt erklärt Oesterreich, Dänemark, Amerika, England (anfangs nur bedingt, dann völlig frei) Toskana, später Preussen, Sardinien, Griechenland, Belgien.

§ 31. Sardinien.

Jetzt gilt der Französische Code de commerce, den die Kaiserliche Regierung hier einführte und der König von Sardinien beibehalten hat [78]). Doch sind auch die Localrechte wohl noch von Bedeutung [79]).

Die nationale Schiffahrt ist sowohl hinsichtlich der Schiffsabgaben als auch der Ein- und Ausfuhr gewisser Handelsartikel begünstigt, doch findet beim Ankergelde kein Unterschied statt und sind ausserdem mehrere Staaten (Deutche Zollvereinsstaaten, Hannover, Oldenburg, Dänemark, Schweden und Norwegen, Toskana und die Vereinigten Staaten von Nordamerika) durch Verträge privilegirt, wobei aber die Sardinischen Schiffe bei der directen Einfuhr von Getreide, Olivenöl und Wein aus Häfen des Schwarzen, Adriatischen und Mittelmeeres immer bevorzugt bleiben sollen; doch fällt in einigen Verträgen auch wiederum dieser Vorbehalt weg, nämlich gegenüber Russland, Neapel und Kirchenstaat. — Der Haupthafen des Landes Genua ist ein Freihafen.

Sardinien hat namentlich mit allen einzelnen Norddeutschen Seestaaten, sowie mit allen oben erwähnten Staaten Handels- und Schiffahrtsverträge abgeschlossen.

---

78. A. Albertazzi e M. S. Prasca, comento analitico al codice di commercio per gli stati Sard. (vols 1 bis 3. Turin 1843—47). Es wird hier das Sardinische Recht mit dem älteren Italienischen sowie mit dem Spanischen, Französischen und Holländischen Rechte verglichen.

79. Weltberühmt sind die alten zahlreichen Seerechte von Genua, worüber Pardessus IV. chap. 27. pag. 419—544 sich verbreitet: 1. Mehrere Passus aus einem Statut von c. 1316 (lateinisch) gehören schon hieher; 2. ebenso von 1330; 3. gleichfalls lat. Statut von 1333. 22. Januar; 4. lat. Statut vom 15. Nov. 1339; 5. latein. Statut vom 6. Sept. 1341; 6. das sehr umfangreiche latein. officium Gazariae (104 Kapitel) von 1441, Gesetz vom 26. März 1607 über die Gerichtsbarkeit der conservatori di mare (ital.); auch Gesetz von 1610, sowie Gesetz v. 20. Mai 1644 über Bodmerei (ital.) etc. Auch in Corsika galt sonst das Genuesische Seerecht. — Von anderen Localseerechten Sardiniens ist zu nennen das (ital.) Breve portus Kallaretani von 1319 (umfangreich), sowie Fragmente aus dem italien. Statut von Sassari von 1316; beide bei Pardessus V. chap. 32. pag. 267—320.

§ 32. Toskana.

Jetzt gilt hier der Code de commerce français, der während der Kaiserlichen Eroberung dort eingeführt war und in Kraft geblieben ist zufolge Artikel 2 eines Gesetzes vom 13. November 1814. Doch giebt es noch Localrechte [80]).

In Bezug auf den Zolltarif herrscht kein Unterschied zwischen nationaler und fremder Flagge, ja Livorno, welches gegenwärtig fast den ganzen Seehandel des Landes in sich concentrirt [81]), ist ein Freihafen. In Bezug auf Schiffsabgaben (wenigstens für Ankergeld und Ausgangspass) sind die nationalen Schiffe bevorzugt durch Verordnung vom 27. October 1846, doch soll zugleich dieselbe Begünstigung den Schiffen aller der Nationen zugestanden werden, welche die Toskanische Flagge mit ihrer nationalen in dieser Hinsicht auf den Fuss der Reciprocität stellen werden, wie denn später England, Toskana, Kirchenstaat und Belgien bereits für privilegirt erklärt wurden (Verordnung vom 23. Febr. und 29. April 1847).

Schiffahrts- und Handelsverträge hat Toskana mit keinem einzigen Norddeutschen Seestaate abgeschlossen, doch bestehen solche mit Oesterreich, Schweden und Norwegen, Belgien, Grossbritanien, Frankreich, Sardinien, Kirchenstaat, Türkei, Russland, Vereinigte Staaten von Nordamerika.

§ 33. Neapel und Sicilien.

Schon im vorigen Jahrhundert machte die Neapolitanische Regierung den Versuch, sich ein eigenes Seerecht zu verschaffen [82]), indessen blieb man bei den Versuchen stehen und adop-

---

80. Besonders ist das ältere Seerecht der ehemaligen Republiken Florenz und Pisa berühmt. Pardessus IV. chap. 29. pag. 545 ff., wo abgedruckt sind: 1. die sehr umfangreiche seerechtliche Abtheilung aus dem Constitutum usus von Pisa von 1160 (lat.); 2. ebenso die umfangreiche des Breve curiae maris von Pisa von 1298 (lat.); 3. Reglement von Florenz v. c. 1457 (ital.); 4. Statut von Florenz vom 28. Januar 1523 (ital.) in 11 Artikeln etc.

81. Das ehemals so stolze Pisa und das noch stolzere Florenz muss man gegenüber Livorno unbedeutend nennen.

82. Frühere einzelne Verordnungen publicirte und vereinigte in 72 Kap.

tirte ausdrücklich den schon zu Napoleon's Zeiten gangbaren Code de commerce français mit einigen zweckmässigen Modificationen[83]) durch ein Gesetz v. 29. März 1819 in einer Italienischen Ueberarbeitung, als fünften Theil des sog. Codice per lo regno delle due Sicilie, mit dem besonderen Titel: Leggi di eccezione per gli affari di commercio, gültig seit dem 1. September 1819.

Uebrigens mag hier bei dem letzten Italienischen Seestaate, den wir durchzusprechen hatten, noch die allgemeine Bemerkung für alle Italienischen Seestaaten einfliessen, dass durch die neueren, meist nach französischem Muster veranstalteten Gesetzgebungen über das (Handels- und) Seerecht, die bis zu Ende des vorigen Jahrhunderts universelle Autorität des Consolato del Mare keineswegs völlig verdrängt worden ist, sondern dass das Consulat auch gegenwärtig noch als gemeines subsidiäres Recht für alle Italienischen Seestaaten von Bedeutung ist[84]).

K. Karl III. in der Pragmatica 14. vom 31. Januar 1759, durch welche alle früheren Verordnungen abgeschafft wurden. Sodann wurde später Jorio vom Ministerium zur Ausarbeitung eines Entwurfes des Seerechts beauftragt, der auch erschien (Diritto marit. Neapel 1781), aber zu theoretisch befunden und demnach nicht publicirt wurde. Azuni hat diese Arbeit des Jorio, namentlich in Bezug auf die historische Entwicklung fast unverschämt benutzt, ohne es zu sagen und indem er von Jorio mit Verachtung spricht. Vid. Azuni, sistema universae dei principi del diritto marittimo dell' Europa.

83. Ueber die Verschiedenheit des Neapol. und Franz. Handelscodex siehe Zeitschrift von Mittermaier und Zachariä Bd. 3. 1831. Nr. 2. Seite 52—74.

84. Von alten Seerechten sind bei Pardessus abgedruckt (collection V. chap. 31. pag. 215—266): 1. Seeverordnung von Trani v. 1063 (ital.); 2. seerechtlicher Passus aus dem Statut von Gaeta (lat.) aus unbestimmter Zeit; 3. Constitution (des Römisch-Deutschen Kaisers) Friedrichs II. als Königs von Sicilien von 1231 (lat. und griech.); 4. Passus aus einer Constitution von 1282 (lat.); 5. desgleichen aus einer Constitution v. Karl II. 1283 (lat.); 6. aus einer Constitution von Jacob I. 1286; 7. Privilegium des Grossadmirals von Sicilien von 1399 (lat.); 8. Verordnung von den Assecuranzen von 1622 für Neapel, desgleichen von 1623. Auch die Seegesetze von Amalfi aus dem Jahre 954 (nach Bajot, resumé des lois sur la marine, Paris 1840, Note 14) sind hier zu nennen.

Es herrschen hier zu Gunsten der nationalen Flagge bedeutende Differentialabgaben sowohl hinsichtlich der Tonnengelder als im Waarenzolltarif; worüber die Bestimmungen in der Verordnung vom 25. Februar 1826 sowie, abgesehen von einigen bereits wieder aufgehobenen, in der den Zoll für die Ausfuhr von Olivenöl, Oelsatz und Oelkuchen ermässigenden Verordnungen vom 21. Nov. 1846 stehen. Doch sind durch Verträge manche Flaggen, so namentlich die Grossbritanische (durch Vertrag vom 29. April 1845) und Französische (durch Verordnung vom 14. Januar 1845) und zwar für beide unter Aufhebung früherer grösserer Bevorzugungen, sodann die Russische, Nordamerikanische, Dänische, Sardinische, Oesterreichische und die des Zollvereins dahin privilegirt, dass die Erzeugnisse der betreffenden Staaten, bei ihrer Einfuhr in Neapolitanischen Schiffen oder unter der Flagge des Landes (oder sonst dieserhalb privilegirter Flaggen) im Königreiche beider Sicilien einen Rabatt von 10 pCt. auf den tarifmässigen Zoll geniessen sollen.

Messina nach Art. 82 des Schiffahrtsgesetzes und Brindisi nach Verordnung v. 28. Juli 1847 sind Freihäfen in dem Sinne, dass in Bezug auf Schiffsabgaben hier nationale und fremde Flaggen völlig auf gleichem Fusse stehen, also in gewissen Fällen auch fremde davon befreit sind. — Die Cabotage ist ausschliesslich den nationalen Schiffen vorbehalten [85]).

Handels- und Schiffahrtsverträge hat Neapel nur mit den oben bereits als privilegirt bezeichneten Staaten abgeschlossen.

§ 34. Spanien [86]).

Die zahlreichen Localseerechte der verschiedenen Provinzen Spaniens sind durch den Codigo de Comercio, decretado

85. Vergl. Soetbeer l. c. S. 25, den wir, wie gesagt, in Bezug auf alle diese mehr politischen Angaben in dieser Uebersicht der Quellen vortrefflich haben benutzen können.

86. Pardessus (collection tom. V. chap. 33. p. 321—554 und tom VI. chap. 34. pag. 1—300) ist ungemein umfangreich in der Darstellung des älteren Spanischen Seerechts, welches sich nach zwei Hauptgruppen gliedert, die Pardessus auch bestimmt auseinanderhält. Nämlich 1) Band V. wird das Seerecht der östlichen, mehr romanischen (catalonischen) Provinzen Catalonien, Aragonien

sancionado y promulgado en 30. en Mayo 1829, doch erst seit dem 1. Januar 1830 gültig, verdrängt, gelten aber jedenfalls noch in subsidium und dienen zur Interpretation des Código. Derselbe stimmt wie in der formellen Anordnung so auch in den materiellen Bestimmungen zum grossen Theile mit dem Code de commerce français überein, ohne dass eine völlige Adoptirung stattgefunden hätte. Er beruht nämlich zuvörderst, wenigstens in Bezug auf das Seerecht, welches im dritten Buche abgehandelt wird in 418 Artikeln unter 5 Titeln, auf der berühmten Ordonnanz von Bilbao von 1737 (ordenanzas de la ilustre universidad y casa de contratacion de Bilbao)[87]), welche bereits nach dem Muster der Marineverordnung Ludwig's XIV. von Frankreich ausgearbeitet war, deren Elemente wiederum das Wesen des Code de commerce français wenigstens in Bezug auf

---

Valencia und Majorka dargestellt und werden hier etwa 25 wichtige, meist umfangreiche Monumente abgedruckt, die ursprünglich meist in catalonischer Sprache abgefasst wurden; besonders hervorzuheben sind die Verordnungen des Magistrats von Barcelona über Seepolizei v. 1435, desgleichen über Assecuranzen von 1435 (die erste überhaupt existirende Assecuranz-Ordnung), welche letztere revidirt wurde 1458, 1461, 1484. — 2. Band VI. wird das Seerecht der anderen, südlichen und westlichen am Meere gelegenen Provinzen, das mehr castilianische Seerecht (übrigens zugleich das Seerecht von Sevilla als verwandt) abgehandelt. Von den vielen daselbst abgedruckten Piecen erwähne ich nur: eine castil. Uebersetzung der Rôles d'Oléron aus dem 13. Jahrhundert; Ordonnanz des Gerichtshofes für Ostindien zu Sevilla von 1507; Ordonnanz Karls V. von 1552; Passus aus einer Ordonnanz des Gerichtshofes von Sevilla von 1556; Assecuranzverordnung von 1538; Verordnung des Gerichtshofes zu Bilbao von 1560 etc.

87. Diese Ordonnanz von Bilbao von 1737 ist wiederum 1760, 1769 u. 1787 revidirt publicirt, namentlich aber wurde sie 1819 neu vermehrt und sodann am 26. August 1827 als provisorisches allgem. Handelsgesetzbuch für Spanien erklärt, bis sie dann durch den Código von 1829 verdrängt wurde, zu dessen Ausarbeitung am 11. Januar 1828 eine Commission ernannt wurde, deren Entwurf einem Mitgliede derselben zur nochmaligen Revision vom Könige übergeben wurde, nämlich dem damaligen Generalprocurator der Finanzkammer Lainez de Andino.

das Seerecht bilden. Auch enthält der Código, selbst nach dem Urtheile französischer Autoren, viele wesentliche Verbesserungen des Code français [88]), und namentlich hat er sich des grössten Beifalles einer Autorität wie Pardessus zu erfreuen [89]).

Es gibt eine Französische Uebersetzung dieses Código [90]) sowie eine Deutsche von Schumacher (Hamburg 1832) [91]).

Besonders zu erwähnen ist noch die umfangreiche Hafenordnung von 1793 [92]). Sodann sind von grosser Wichtigkeit für den commerciellen Verkehr Spanien's, namentlich auch für den auswärtigen Seeverkehr und für die fremden Seestaaten die Verordnungen aus dem Jahre 1841: Ley de aduanas, aranceles é instruccion, que rigen en la Peninsula é islas adyacentes, desde 1. Noviembre de 1841, sowie Instruccion de aduanas, regla-

---

88. Pardessus (collect. VI. pag. 13) sagt darüber: Ce livre (3. Buch vom Seerecht) offre les mêmes règles que le titre second du Code de commerce de France, parceque l'ordonnance de Bilbao, faite sous le règne de Philipp V. 1737 étoit elle-même calquée sur s'ordonnance de 1681 de Louis XIV., mais un grand nombre de question qui divises nos tribunaux, telles que la responsabilité des armateurs pour les engagemens du capitaine, la subrogation de l'assureur aux droits de l'àssuré etc. y sont résolues d'une manière conforme à l'équité et à la jurisprudence générale.

89. Pardessus l. c. pag. 14: Il n'y a rien dans le code espagnol qui tienne à des préjugés nationaux, à des habitudes locales. Tout pays qui, par sa position, se livre au commerce de terre et de mer, pourroit l'adopter dans son entier. Les états qui n'ont point encore de legislation commerciale, ceux qui n'en ont qu'une incomplète, trouveront dans ce code un modèle parfait.

C'est la iustice que je n'hésiterois pas à rendre à un livre composé par un simple iurisconsulte qui auroit révni, dans un cadre resserré et complet, les notions les plus usuelles et les plus importantes; seroit-il iuste de la refuser à l'ouvrage d'un gouvernement?

90. Von 1830, die aber nach Pardessus l. c. ungenau ist.

91. Alle folgenden Citate des Código beziehen sich auf diese Schumacher'sche Uebersetzung.

92. Ordenanzas de la armada naval et sus fuerzas en la mer. Pöhls S. 26 nennt sie vortrefflich.

mento de plazos, y tarifa de derechos consulares para su observancia, aprobata en ordenes de 3. y 9. de Abril de 1843. Die Bestimmungen dieser Verordnungen sind sehr mannigfaltig und überall tritt die Begünstigung der nationalen Flagge, freilich bei den einzelnen Verhältnissen, sehr verschieden hervor [93]). Uebrigens sind die Schiffsabgaben in Spanien sehr mässig. Die Cabotage ist der nationalen Flagge vorbehalten (mit Ausnahme des Steinkohlentransportes aus Asturien nach anderen Spanischen Provinzen).

Das seerechtliche Verhältniss Spanien's ist durch einige Völkerverträge modificirt; es existiren keine Handels- und Schiffahrtsverträge zwischen Spanien und Holland, Belgien, Schweden und Norwegen, den Hansestädten, Oldenburg, Hannover, Oesterreich, Griechenland, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Toskana, Kirchenstaat, Neapel, Portugal, Sardinien, Russland.

§ 35. Portugal [94]).

Die früheren seerechtlichen Verordnungen über einzelne Materien (von 1609, 1623, 1684, 1688, 1695 über Bodmerei und Versicherungen), selbst die aus dem 18. Jahrhundert sind unbedeutend. Die Verordnung Ludwigs XIV. von Frankreich von 1681 galt etwa als eine Art von raison écrite et fondement de la iurisprudence in Seesachen [95]), so dass sogar noch in diesem Jahrhundert der Portugise José da Silva Lisboa in seinen principios de direito mercantil e leis de marinha (Lissabon 1815)

93. Die detaillirtesten Bestimmungen gibt wiederum Soetbeer l. c. Seite 19 ff.

94. Pardessus, collect. VI. chap. 35. p. 301—318 erklärt das ältere Seerecht Portugals für wenig selbstständig und unbedeutend. Ausser den oben im Texte genannten Verordnungen aus dem 17. Jahrhundert ist daselbst noch der kurze seerechtliche Abschnitt aus dem Gesetzbuche des Königs Emanuel von 1498 abgedruckt.

95. Vergl. Pardessus l. c. — Silva Lisboa's Werk hat 7 (?) Theile, die (siehe Thöl, S. 33) auch zwischen 1818 — 28 herausgekommen sein sollen; ich sah nur I. u. II. (beide über Assecuranzen) in einer älteren Ausgabe 1798. Lissabon.

jene Französische Ordonnanz übersetzt und zur Grundlage seiner seerechtlichen Erörterungen gemacht hat.

Auch das gegenwärtig geltende Handelsgesetzbuch vom 18. September 1833, welches Don Pedro als Regent publicirt hat, ist nichts Selbstständiges, sondern nur eine gelungene Compilation fremder Satzungen [96]). Der Titel ist Codigo commercial Portuguez.

Die nationale Flagge ist sowohl in Bezug auf Schiffsabgaben, indem fremde Schiffe das Doppelte in der Regel zahlen, als auch in Bezug auf die Ladungsabgaben und zwar zuletzt durch das die bisherigen Verhältnisse, nach dem Vorbilde der Englischen Navigationsacte, sehr modificirende Decret vom 18. Octbr. 1841 begünstigt. Die Cabotage steht nur den Nationalschiffen zu.

Handels- und Schiffahrtsverträge bestehen mit Grossbritanien, Verein. Staaten von Nordamerika, Türkei, Oldenburg, Mecklenburg und Preussen, sowie — mit einigen Binnenstaaten des Deutschen Zollvereins (!), welche letzteren Verträge natürlich nicht viel mehr denn ein eitel Wortgepränge sind.

§ 36. Brasilien [97]).

Brasilien sowie die übrigen südlichen und mittleren Amerikanischen Reiche haben kein besonderes Seegesetz und selbst an einzelnen Verordnungen über seerechtliche Verhältnisse sind

96. Thöl (Handelsrecht I. S. 24) erklärt, dass es durch Vollständigkeit, Umsicht und Schärfe alle anderen Handelsgesetzbücher übertreffe. — Uebrigens ist der Código (von 1860 Artikeln) von José Ferreira Borges redigirt und mit Berücksichtigung des Preuss. Landrechts, des Niederländischen, Französischen, Italienischen, Spanischen Handelsgesetzbuches, des Englischen, Schottischen und Russischen Rechts, der Deutschen Particularrechte, sowie insbesondere auch der alten Seerechte ausgearbeitet. — Der Código zerfällt in 2 Theile, von denen der zweite das Seerecht von Artikel 1287 an umfasst.

97. Vergl. Pöhls S. 35. — Von dem Seerechte der übrigen Staaten von Süd- und Mittel-Amerika weiss ich leider nichts zu berichten, ebensowenig wie vom Seerechte des jetzigen Königreichs Griechenland. Wegen der Schiffahrts- und Handelsverträge, sowie wegen des Zoll- und Schiffsabgabensystems dieser Staaten siehe übrigens Soetbeer l. c.

sie noch sehr arm. Doch ist in Bezug auf Brasilien zu erwähnen sein Kaperreglement vom 30. December 1822 (alvara de regimento dos corsarios contra propiedades e pavilhão portuguez) und Gesetz über die wegen Zulassung in Brasil. Häfen nothwendigen Papiere vom 20. Juni 1811 und ergänzt durch Decret vom 18. Juni 1818 und Reglement vom 18. Februar 1842, sowie namentlich das Zollgesetz vom 12. August 1844, welches, nachdem, um freie Hand zu haben, Brasilien zuvor nach und nach sämmtliche Handelsverträge mit fremden Mächten gekündigt hatte, erlassen wurde und durch Decret vom 1. Octbr. 1847 geschärft ist; doch beruht die Behandlung der fremden Flagge auf dem Princip der Gegenseitigkeit. — Die Cabotage ist fremden Schiffen nicht untersagt.

Neue Handels- und Schiffahrtsverträge bestanden 1847 noch mit keinem Staate wieder, indessen dauerten die alten gewisser Massen noch factisch fort.

Im Allgemeinen wird übrigens in Brasilien das ältere (vor dem Codigo von 1833 gültige) Seerecht Portugals mehr oder weniger zur Anwendung kommen.

§ 37. Türkei [98]).

Jetzt sollen die Handelssachen daselbst überhaupt nach Europäischen Handels- (und See-) Gebräuchen von den Türkischen Richtern beurtheilt werden [99]). Uebrigens finden sich einzelne Türkische Verordnungen, welche das Handels- und Seerecht betreffen, zerstreut in dem allgemeinen Gesetzbuche und zwar ist von den verschiedenen Türkischen Gesetzbüchern das neueste gültige der Multeka-ul-ebbar, angefertigt von Scheikh Ibrahim auf Befehl Soliman's II. (1520 bis 1566). Es ist in Arabischer Sprache ursprünglich abgefasst, doch von Mahommed Wewcoufaty (1646—1649) ins Türkische übersetzt [100]).

---

98. Die Handelsmarine der Türkei ist sehr unbedeutend. Vergl. wegen des Seerechts der Türkei die Notizen bei Miruss l. c. I. S. 56. (§ 69.)

99. So sagt Groult, discours sur le droit maritime S. 20. 21. und Jacobsen Seerecht S. 21 unter Berufung auf die Autorität Azuni's.

100. Eine Franz. Uebersetzung ist herausgegeben v. Mouradgeu d'Ohsson (tableau général de l'Empire ottoman).

Eine Bevorzugung der Türkischen Flagge gegenüber der fremden findet nicht statt, auch nicht in Bezug auf Cabotage. Freilich werden eigentlich die Flaggen derjenigen Staaten, welche mit der Türkei nicht besondere Verträge abgeschlossen haben, von der Pforte gar nicht anerkannt und bedürfen erst des vermittelnden Schutzes eines Repräsentanten einer der Pforte befreundeten Macht, um mit der Türkei in Verkehr treten zu dürfen: woraus man schliessen darf, dass überhaupt die Türken die Grundsätze des Europäischen Seerechts nicht principiell anerkennen, sondern nur aus gewissen Rücksichten und namentlich wohl wegen des Gefühls der Unmöglichkeit, ihr specifisch Türkisches Wesen in das Europäische Seeleben hineinzutragen.

Die Basis der gegenwärtigen Zollverfassung im Türkischen Reiche und seiner Handelsbeziehungen zum Auslande bildet die am 16. August 1838 zwischen der Pforte und Grossbritanien abgeschlossene Handels- und Schiffahrtsconvention, mit welcher völlig übereinstimmend ist der Vertrag zwischen Frankreich und der Türkei vom 25. November 1838. Dadurch wird eine ziemlich geringe Abgabe für die Ein- und Ausfuhr festgesetzt. Die späteren Verträge (mit Preussen, den Hansestädten, Dänemark, Schweden und Norwegen, Holland, Spanien, Portugal, Sardinien, Neapel, Russland) sind im Allgemeinen mit jenen beiden von 1838 übereinstimmend, nur dass sie meist den Grundsatz der Reciprocität mit aufgenommen haben, wonach auch die fremden Staaten ihrerseits der Türkischen Flagge entsprechende Zugeständnisse machen, namentlich die Zusicherung der Behandlung auf den Fuss der meist begünstigten Nationen. Mit Oesterreich besteht noch der alte Vertrag vom 24. Februar 1784 und mit den Verein. Staaten von Nordamerika ein Vertrag von 1830, mit Toskana von 1833 [101]).

---

101. Vergleiche Soetbeer l. c, S. 25—27. — Da es dem Türkischen Staatsleben im Inneren an einer eigentlichen Rechtsbasis unter Anerkennung der Persönlichkeit fehlt, so können die Türken auch in ihren auswärtigen Beziehungen zu anderen Völkern consequenter Weise nicht das Recht als Regulator des internationalen

Kapitel III.

Literatur.

§ 38. Literatur des Gemeinen Europäischen Seerechts[1]).

Gewöhnlich haben die Autoren, welche das Gemeine Seerecht abhandeln, nichtsdestoweniger den besonderen Charakter der Seestaaten, die in ihrer nächsten Nachbarschaft liegen,

---

Verkehrs unter Anerkennung der Souverainetät wollen noch festhalten. Die Türken stehen daher dem Principe nach ausserhalb des Kreises der nach Völkerrecht lebenden Völker und können demnach auch ihre Seehandels- und Schiffahrtsbeziehungen zum Auslande nicht als unter dem Gesetze des Rechts stehend betrachten; die Türken erkennen principiell auch das Europäische Seerecht nicht an. Nicht das Recht, sondern die Willkür u. Macht ist ihnen Regulator für alle diese Beziehungen. Indessen fehlt es ihnen an Kraft, ihr eigenes Princip der Willkür und Macht, der despotischen Herrschaft und Unterjochung in der Gegenwart durchzuführen und so accommodiren sie sich kluger Weise dem Wesen der Europäischen internationalen Verhältnisse. Doch ist dies eben nur ein Accommodiren, ein Concediren cum reservatione mentali und wie wenig sie sich principiell und an und für sich zur Anerkennung eines seerechtlichen Verkehres mit anderen Staaten rechtlich für verpflichtet halten, sieht man schon daraus, dass sie eben nur denjenigen einen Verkehr der Art gestatten, die mit ihnen ausdrücklich Verträge darüber abgeschlossen haben.

1. Im Allgemeinen verweise ich auf die bekannten Verzeichnisse der juristischen Literatur von Ersch, von Engelmann, auch von Ompteda Literatur des Völkerrechts, 1785. 2 Bände, fortgesetzt durch v. Kamptz (Neue Lit. des Völkerrechts 1817), sowie zum Theil in Karl von Kaltenborn's Kritik des Völkerrechts (Leipzig 1847) Kap. II. S. 18—230 (eine völkerrechtliche Literärgeschichte); sodann besonders auf Pardessus, cours du droit commercial, wo sich im ersten Bande ein reiches Verzeichniss handels- und seerechtlicher Werke findet; Iacobsen, Seerecht S. LIV—LXIV; Pöhls, Seerecht, S. 38—41, sowie Mittermaier Deutsches Privatrecht I. § 44. Note 3. Auch bei Thöl, Handelsrecht § 11. finden sich einige Notizen.

vorzugsweise in ihren Werken ausgeprägt, und haben wiederum diejenigen Schriftsteller, welche speziell das Seerecht ihres Vaterlandes abhandeln, wegen des internationalen Charakters auch jedes einzelnen Particularseerechts nicht umhingekonnt, mehr oder weniger auch die Satzungen des Gemeinen Seerechts oder doch auch anderer Particularrechte als des bloss vaterländischen zu berücksichtigen und darzustellen.

Demnach scheint es angemessen in der folgenden kurzen Uebersicht der Literatur des Gemeinen Seerechts nicht bloss die Schriftsteller nach den Nationalitäten möglichst zu unterscheiden, damit neben dem allgemeinen zugleich der besondere Charakter des Werkes schon auf diese Weise ersichtlich werde, sondern auch manche particularrechtliche Werke, falls sie einen gewissen gemeinen Charakter an sich tragen, unter dieser Rubrik mit anzuführen.

I. Die Quellensammlungen sind bereits oben (§ 7. Ueberschrift) angeführt. Sie sind von Männern aller Nationen angestellt, und trifft das, was wir oben gesagt, auch hier zu; doch scheint es hier nicht so wichtig, die Distinction nach der Nationalität besonders vorzunehmen.

II. Systeme, Commentare, sowie historische Uebersichten.

A. Italiener. Sie sind die ersten, welche über das Seerecht wissenschaftliche Werke herausgaben und haben sie überhaupt die meisten grösseren und universelleren Schriften über das Seerecht bis auf die neuesten Zeiten zu Tage gefördert.

1) Ferrettus, de iure et re navali et de ipsius rei navalis et belli aquatici praeceptis legitimis liber (Venedig 1579).

2) B. Straccha de naulis et navigatione, separat gedruckt sowie in B. Stracchae aliorumque iuris consutorum de mercatura etc. Amstelodami 1669. Straccha war prakt. Jurist und nachmals Patrizier in Ancona. Er erörtert die Verbindlichkeiten der Schiffer, die Lehre von der Befrachtung etc. vorzugsweise nach Röm. Rechte.

3) Francisci Rocci, J. C. Neapolitani, de navibus et naulo; item de assecurationibus notabilia. Ultraiecti 1708[2]). Zwar kurz doch nicht unbedeutend. In's Holländische 1737

2. Es gibt ältere Ausgaben. Ich kenne nur diese von dem berühmten Westerveen besorgte Ausgabe.

übersetzt von Feitama mit Anmerkungen über das Holländische Seerecht und überhaupt lange Zeit von praktischer Autorität in allen Seestaaten Europa's. Er entlehnt seine Sätze aus dem Röm. Rechte, dem Consulate, aus Entscheidungen Italienischer Gerichtshöfe und aus älteren Autoren.

4) Carlo Targa, Giureconsulto Genovese, Ponderazioni sopra la contrattazione marittima ricavate dalla Legge civile, e canonica, dal consolato di mare, e dagli usi marittimi etc. (Genua 1750). Das Werk ist auch ins Spanische übersetzt von Giron (Madrid 1753). Targa hat auch die früheren Autoren benutzt und stützt sich vor Allem auf das Consulat. Er verbreitet sich fast über alle Materien des Seerechts.

5) Josephi Laurentii Mariae de Casaregis (J. C. Genuensis Collegiati, Rotae Florentinae Auditoris et pro S. Reg. Cels. Consiliarii Justitiae) Discursus legales de commercio in duos tomos distributi, in quibus fusissime tractantur materiae concernentes assecurationes, naves, naula, iactus, avariae etc. (Elorenz 1719. 2 Theile). Er war geborener Genuenser, anfangs Advocat in Genua, sodann Auditor in der Rota Florentina. Opera omnia (4 Theile in Fol.) sind zu Venedig 1790 erschienen. Er nimmt hauptsächlich auf die Praxis Rücksicht, sowie auf die früheren Ital. Autoren nebst Loccenius, Stypmann, Peckius sowie die Genuesischen Gesetze. — Sein vorzüglichstes Werk ist sein Ital. geschriebener Commentar über das Consulat: Il consolato dal mare, colla spiegazione di Casaregi, (schon früher, dann Bassano 1788, auch Venedig 1806), der ins Holländische (mit Verbesserungen nach dem catalonischen Texte u. s. w. von A. Westerveen [3]), Leyden 1704, auch Amsterdam 1723) und zum Theil in's Deutsche (bei Engelbrecht corpus iuris nautici) übersetzt ist.

6) D. A. Azuni, sistema universale dei principi del diritto maritimo dell' Europa. Florenz 1759, verbessert Triest 1796, 97 in 2 Thlen.) Auch Französisch unter dem Titel:

---

3. Westerveen hat auch den Italienischen verbesserten Text mit abdrucken lassen in seiner Uebersetzung und fügt letzterem eigene Anmerkungen hinzu.

Droit maritime de l'Europe (2 tms. Paris XIII. 1805). Von ihm ist auch: Origine et progrès du droit et de la legislation maritime avec des observations sur le Consulat de la mer. (Paris 1810). Auch schrieb er ein grosses Lexicon über das ganze Handelsrecht in Italien. Sprache (4 Thle. Nizza 1786 und Livorno 1822).

7) L. Piantanida, Della giurisprudenza maritima commerciale antica e moderna. (4 Thle in 4. Mailand 1806–8.) [4]

8) Conte Lucchesi-Palli, principi di diritto publico marittimo (Neapel 1840), Französisch übersetzt von J. A. de Galiani, principes du droit public maritime (Paris 1842).

Einige Italienische Spezialwerke, die namentlich auch die vielen Handelsgesetzbücher (mit ihren seerechtlichen Abschnitten) der anderen Europäischen Staaten mitberücksichtigen, sind oben bei der Darstellung der Quellen des Seerechts der einzelnen Italienischen Staaten bereits angegeben.

B. Franzosen. Sie sind in Bezug auf das allgemeine Seerecht nicht bedeutend und sind die folgenden Werke meist nur Spezialwerke über das politische, namentlich Völkerseerecht [5]).

1) Pattyn, le commerce maritime fondé sur le droit de la nature et des gens, sur l'autorité des loix civiles et des traitez de paix et rètabli dans sa liberté naturelle. Traduit de latin (p. D'Hermanville); augmenté et enrichi des notes de l'auteur (Malines 1717).

---

4. Das Werk ist sehr umfangreich. Indessen ist es erstlich splendid gedruckt und wenn man sodann die antiquarischen, historischen, philologischen und poetischen Allotria, sowie viele unnütze dem Texte wörtlich eingefügte Belegstellen abzieht, so wird die eigentliche seerechtliche Erörterung etwa noch die Hälfte des Werkes ausmachen. Uebrigens wird nicht bloss das Privat- sondern auch das öffentliche Seerecht abgehandelt. Sodann ist das Werk besonders durch die detaillirte Berücksichtigung früherer Autoren sehr brauchbar. — Es ist mit vielem Pompe dem Kaiser Napoleon gewidmet.

5. Die Autoren des Französischen Seerechts sind bereits § 26 in den Noten angeführt.

2) G. G. Groult, discours sur le droit maritime ancien, moderne, français et étranger, civil et militaire (Brest 1782, erst Paris 1786 unter dem Namen des Verfassers). Nur 50 Seiten mit einer kurzen historisch-kritischen Uebersicht und Anweisung zum Studium des Seerechts.

3) Valin [6]), nouveau commentaire sur l'ordonance de 1681, nimmt in diesem classischen Werke vielfach auch auf das Seerecht anderer Staaten Rücksicht.

4) Jouffroy, le droit des gens maritime universel (Berlin 1806).

5) Bravard-Veyrières, notions préliminaires à l'explication du droit maritime (Paris 1838).

6) Ortolan, règles internationales et diplomatie de la mer. (2 Thle. Paris 1845.)

C. Engländer. Auch die Engländer sind in Bezug auf das gemeine Seerecht nicht fruchtbar gewesen, doch berücksichtigen sie in ihren Werken über das Englische Recht meist das Französische und Nordamerikanische, z. B. Abbott.

1) R. Z(ouch), descriptio iuris et iudicii militairis nec non iuris et iudicii maritimi, ad quam quae navigationem et negotiationem maritimam respiciunt, referuntur (Oxford 1640).

2) Charles Molloy, de iure maritimo et navali, or a treatise of affairs maritime and of commerce (8. edition. London 1744) [7]).

3) An abstract of the sea-laws as established in most kingdomes of Europe, but more particulary in England und Scotland (London 1704). Der Verfasser heisst Neale.

4) J. Reddie, an historical view of the law of maritim commerce (Edinburg und London 1841).

---

6. Wegen der verschiedenen Ausgaben dieses Commentars siehe oben § 26 in den Noten.

7. Darin wird übrigens vom Staatsrecht, Völkerrecht und mehr nebenher vom Seerecht in einer veralteten Manier gehandelt.

5) Derselbe, rechearches historical and critical in maritime international law. (2 Thle. Edinburg 1844. 45.) [8])

D. Dänen.

1) Johannes Loccenius (ein geborner Däne, aber später Professor zu Upsala, wesswegen er auch häufig für einen Schweden gehalten wird): De iure maritimo et navali (Amsterdam 1651). Vorzugsweise nach den nordischen Quellen zusammengetragen und lange Zeit in allen nordischen Seehäfen von grosser Autorität [9]).

2) Henning Wedderkop, introductio in ius nauticum (Flensburg 1757). Es ist fleissig aus den damals bekannten Seegesetzen zusammengetragen und genoss gleichfalls grosse Autorität in den Nordseehäfen. Er ist eigentlich ein Schleswiger (Advocat zu Husum), also ein Deutscher.

E. Holländer.

1) Petri Peckii (professoris Lavaniensis) in tit. Dig. et Cod. ad rem nauticam pertinentes commentarii, besonders in der die nördlichen Seerechte berücksichtigenden Ausgabe des berühmten Holländischen Rechtsgelehrten Arnold Vinnius von 1647; neue Ausgabe besorgt durch Johann Laurentius, Amsterdam 1668.

2) Cornelius van Bynkershoeck, besonders in seinen Quaestiones iuris publici (Leyden 1737), sowie auch in anderen Schriften, welche in den verschiedenen Ausgaben seiner opera omnia stehen.

3) Westerveen, Il consolato del mare etc. Het consulaat van de zee (Leyden 1704). Italienischer Text, Holländische Uebersetzung und vortrefflicher Commentar.

---

8. Die Literatur über das Particuläre Englische Recht ist bereits § 27 in den Noten angegeben.

9. Dieses Werk nebst dem unten noch zu nennenden von Stypmann sowie dem Spezialwerke Kurikes ius marit. Hanseaticum hat Heineccius unter dem Titel: Scriptorum de iure nautico et maritimo fasciculus (Halle 1740) zusammen wieder abdrucken lassen.

F. Deutsche.

1) F. Stypmann, de iure maritimo et nautico partes quatuor, suppl. a Fritzio (der das Werk überhaupt erst nach Stypmann's Tode herausgab), Greifswald 1652. Völlig ungeniessbar für die Gegenwart.

2) J. J. Surland, Grundsätze des Europäischen Seerechts. (Hannover 1750). Sehr unvollkommen.

3) Der wohlinstruirte Schiffer (Hamburg 1727); er ist von Engelbrecht unter dem Titel: der wohlunterwiesene Schiffer (Lübeck 1792) neu herausgegeben, auch in's Dänische in einer freien Nachbildung und mit Rücksicht auf das besondere Dänische Bedürfniss übertragen: Den velinstruerede Skipper von Peter Harsleb Graab (Kopenhagen 1800). Das Buch ist jetzt veraltet, war aber sonst von entschiedener praktischer Bedeutung.

4) Nau, Grundsätze des Völkerseerechts (Hamburg 1802).

5) Holst, Versuch einer kritischen Uebersicht des Völkerseerechts, I. (und einziger) Bd. (Hamburg 1802.)

6) J. G. Büsch, le droit des gens maritime, considerè comme l'objet d'un traité de commerce à annexer à celui de pacification entre l'Allemagne et la France (Hamburg 1796), deutsch (Hamburg und Altona 1801): das Völkerseerecht, p. 1—100. Eine blosse Gelegenheitsschrift[10]).

7) Friedr. Johann Jacobsen (Obergerichtsadvocat in Altona): Seerecht des Friedens und Krieges in Bezug auf Kauffahrteischiffahrt. (Altona 1815.) Ohne selbstständiges Urtheil, mit starker Benutzung der Engländer, besonders Abbott's, doch umfangreich (S. I—LXIV und 1—848 und ausserdem umfangreiche Register), auch im Einzelnen manches Gute bringend. Es ist Englisch übersetzt von W. Frick: Laws of the sea etc. (Baltimore 1818).

---

10. Dieser gefeierte Hamburger Bürger J. G. Büsch schrieb auch ein anderes hier einschlagendes und mit vortrefflichen, noch jetzt nutzbaren Bemerkungen gefülltes Werk: Bestreben der Völker neuerer Zeit, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun. (Hamburg 1800. S. 1—600.)

8) Meno Pöhls (Hamburger Advocat): Darstellung des Seerechts nach gemeinem und Hamburgischem Rechte und nach den Gesetzen der vorzüglichsten Staaten Europa's und Amerika's. (Hamburg 1830—33. 4 Thle mit fortlaufenden Seitenzahlen. S. 1—1139.)[11]

Das Werk ist das umfangreichste (wenigstens ausser dem Werke Piantanida's) und gelehrteste von allen seerechtlichen Handbüchern bei allen Nationen Europa's und Amerika's, doch ist es in der Entwicklung und Darlegung der Grundsätze oft weitschweifig und seicht abgefasst[12].

§ 39. Literatur der Particularseerechte.

Bei Gelegenheit der Darstellung der Quellen des Seerechts in den einzelnen Staaten ist bereits die particularseerechtliche Literatur jedes einzelnen Volkes angeführt und genügt es demnach, auf die betreffenden §§ 19—37 und besonders auf die literärischen Angaben in den Noten daselbst zu verweisen.

Die Literatur über die einzelnen Materien des Seerechts wird zweckmässiger bei jeder einzelnen Materie angegeben werden.

§ 40. Hülfswissenschaften.

Nach dem bereits § 4 und 7 Erörterten wird natürlich das Handelsrecht auf der einen und das Völkerrecht auf der anderen Seite das vornehmste wissenschaftliche Hülfsmittel zur

---

11. Das Werk bildet zugleich den vierten Theil eines grösseren Werkes über das gesammte Handelsrecht.

12. Ausserdem wird in allen Lehrbüchern des sogen. „Deutschen Privatrechts“, z. B. von Runde, Eichhorn, Mittermaier, Hillebrand etc., dem gemeinen Deutschen Seerechte ein mehr oder weniger umfangreicher Abschnitt gewidmet. Unter ihnen ist am vollständigsten Mittermaier, der aber freilich die Materien des Seerechts auseinanderreisst und an verschiedenen Orten des Systems seines Privatrechts abhandelt. Vergl. dessen Deutsches Privatrecht (6. Aufl. Regensburg 1842. 43 in 2 Bänden.) Bd. II. § 303—318 und 541—550.

Ergründung des Seerechtss ein. Ausserdem werden alle juridischen und politischen, namentlich auch die national-ökonomischen, kaufmännischen, geographischen und statistischen Wissenschaften zu Rathe gezogen werden müssen [13].

13. Es scheint mir nicht nothwendig, über die Hülfswissenschaften des Seerechts und namentlich über ihre Literatur mich hier weitläufig zu verbreiten. Einige wichtigere Notizen in Betreff der eigentlichen Fundamentalwissenschaften des Seerechts, nämlich des Handels- und des Völkerrechts sind oben gelegentlich eingestreut worden und das mag genügen.

Abschnitt II.

Von Schiffen überhaupt, besonders vom Schiffbau.

Literatur: Jacobsen, S. 2 ff. Pöhls, S. 43 ff.

§ 41. Begriff und Name der Schiffe [1]).

Unter Schiffen werden hier vorzugsweise Seeschiffe, also solche Fahrzeuge, welche zur Fahrt auf der See bestimmt sind, verstanden. Man unterscheidet sodann Kriegsschiffe (vaisseaux), welche vorzugsweise einen öffentlichen Charakter haben und allemal Staatseigenthum sind, von Privat- oder Handels- oder Kauffahrteischiffen (navires), auf welche vorzugsweise die Grundsätze des Privatseerechts ihre Anwendung finden [2]).

---

1. Wir sprechen hier nur von Seeschiffen und schliessen die Flussschiffe aus; doch findet überhaupt zwischen beiden kein Gegensatz statt und gelten im Allgemeinen, mutatis mutandis und im verkleinerten Massstabe, dieselben Rechtsgrundsätze für See- wie für Flusschiffahrt, namentlich in Bezug auf Schiffbau, Schiffsfracht etc.
2. Doch gelten die Grundsätze vom Schiffbau, Assecuranz etc. unmittelbar auch für Kriegsschiffe. Das Verhältniss zwischen dem Personal eines Kriegsschiffes ist aber mehr ein irreguläres, nämlich ein militärisches und herrschen darüber in allen Seestaaten besonders strenge Bestimmungen, die von den für die Seeleute der Handelsmarine wenigstens dem Grade nach verschieden sind; Analogien finden freilich hier überall statt. Uebrigens ist es gleichgültig, ob Handelsschiffe dem Staate oder wie in der Regel Privaten eigenthümlich angehören.

Die Kaper bilden eine Mittelklasse zwischen den Kriegs- und den Kauffahrteischiffen; sie sind eigentlich Handelsschiffe und zwar von Privatleuten, die aber unter besonderer Genehmigung des Staats zeitweilig zu Kriegsexpeditionen verwandt werden [3]). Die Grösse, Tragfähigkeit und Bauart der Schiffe ist im Allgemeinen für die rechtliche Beurtheilung gleichgültig, indem in der Regel für alle Seeschiffe dieselben Rechtsgrundsätze gelten [4]). Die Grösse wird gewöhnlich nach Tonnen (zu 2000 Pfund) oder Lasten (zu 4000 Pfund) bestimmt. Nach der Bauart unterscheidet man zuerst Dampfschiffe von Segelschiffen. Sodann zerfallen die Seeschiffe nach der Verschiedenheit der Takelage, Mastenzahl und Segelführung, sowie der Grösse und des Baues 1) in Dreimaster, wohin (ausser den reinen Kriegsschiffen [5]), nämlich Linienschiffen) gehören: Fregatten, Corvetten, Barkschiffe, Fleuten, Polacker, Grönlandsfahrer; 2) in Zweimaster, als Briggs, Brigantinen, Schooner, Galeassen, und 3) in Einmaster, als Kutter, Jachts, Sloops. Endlich gibt es Seeruderschiffe, wie Galeeren [6]).

Der Haupttheil des Schiffes ist in rechtlicher Hinsicht der Kiel (carina) und der Rumpf. Doch versteht man unter Schiff und betrachtet als dessen nothwendiges Zubehör zugleich die Masten, das Inholz, die Barchhölzer, das Ruder (Steuer),

---

3. Die eigenthümlichen Grundsätze über Kaperei werden im letzten Abschnitte abgehandelt werden.

4. Doch bestimmen sich natürlich die Kaufpreise, die Abgaben, Zölle und andere Ausgaben verschieden u. s. w.

5. Auch Kriegsschiffe (Linienschiffe, Fregatten, Corvetten, Briggs, Schoner, Kutter etc.) unterscheidet man nach den Masten, doch vorzugsweise nach der Zahl der Kanonen, welche sie führen.

6. Auch gibt es unregelmässig gebaute Schiffe wie dreimastige Schooner und viele bloss nationale Fahrzeuge, wie die Franz. Lugger und Tartanen. Die Galeeren sind jetzt selten und haben wie die Dampfschiffe in der Regel zugleich Segel. Gute Beschreibungen und ausgemalte Abbildungen von Schiffen findet man in: Cyclus von Schiffen aller seefahrenden Nationen, entworfen von Möller (Schiffbaumeister und Marinemaler). Hamburg 1839 in 4.

die verschiedenen Docke, den Raum, die Porten, die Duchten, die Spille, alle Blöcke, die Wanten, Takel, Segel, Anker, ferner alles was nied- und nagelfest ist, endlich nach neuerem Rechte auch das Boot [7]) und in der Regel die Kanonen, nicht aber ander Gewehr, auch nicht Mund- und Kriegsvorrath, noch die Frachtgelder der letzten vollendeten Reise, noch Vorschüsse an die Schiffsleute von Seiten des Eigenthümers [8]).

Das Schiff bleibt juridisch dasselbe, wenn es auch durch verschiedene Reparaturen nach und nach in allen seinen Theilen ein anderes geworden; bei einer einmaligen Reparatur nur, wenn wenigstens der Hauptbestandtheil, also namentlich der Kiel derselbe bleibt. Pöhls S. 44. 45.

Die Schiffe gehören zu den Mobilien, obwohl sie Gegenstand einer förmlichen Verhypothecirung sein können [9]) und

---

7. Pöhls S. 43 bestreitet dies. Doch ist jedenfalls bei allen grösseren Schiffen der Bestand von ein oder (z. B. bei Grönlandsfahrern etc.) mehreren Böten etwas durchaus wesentliches und auch ein kleineres Seeschiff bedarf dessen immer zu seiner Sicherheit nicht bloss in Seegefahr, sondern auch beim Anlanden etc. Sodann sind die neueren Particularrechte meist ausdrücklich hier unserer Ansicht. Vergl. Jacobsen S. 54 und Bravard-Veyrières, manuel du debit commercial (3. edit. Paris 1846), S. 286. — Von den Römischen Juristen waren wegen des Boots Labeo und Paulus verschiedener Ansicht, doch zählte man das Boot zuletzt nicht zum nothwendigen Zubehör des Schiffes und Vinnius ad Peckium und Stypmann adoptiren diese Ansicht, wogegen Loocenius (apud Heineccium p. 913) und Kuricke (ibidem S. 556) schwanken und die neuere Praxis anerkennen, besonders der letztere.

8. Vergl. Preuss. Landrecht I. 2. § 91. II. 8. § 1397 — 1401. Auch Spanisches Gesetzbuch Art. 595.

9. Vergl. Franz. Ordon. de la m. 1681. Liv. II. Tit. X. Art. 1. 2. Siehe auch besonders den Abschnitt von der Bodmerei, sowie die unmittelbar folgenden §§. In älteren Zeiten stritt man sich viel darüber, ob Schiffe zu den Mobilien oder Immobilien gehörten. Jetzt ist man kaum noch zweifelhaft. Lange stritten sich Hamburger Gelehrte. Vergl. auch Code de commerce franc. Art. 190. Holl. Handelsgesetzbuch von 1838 Art. 309. Vergl. Preuss. Landrecht II. 8. § 1396 und Koch, Preuss. Recht § 414 und § 88.

z. B. nach Preuss. Rechte die Veräusserungen und Besitzübertragungen, die bei unbeweglichen Sachen üblich sind, dabei stattfinden.

Die Kriegsschiffe eines Staates unbedingt, aber in gewisser Weise auch die Kauffahrteischiffe darf man nach Europäischem Völkerrecht als die wandelnden Gebietstheile des Staats in fremden Gewässern betrachten [10]), und geniessen sie auch, diesem Charakter gemäss, viele theils günstige, theils aber auch ungünstige (odiosa) Privilegien (in Bezug auf Exterritorialität, Anlanden und Einlaufen bei Kriegsschiffen, sowie in Bezug auf Hafen- und Zollabgaben etc. bei Kauffahrteischiffen).

Unter Casco (corps) versteht man das Schiff mit seinen accessorischen Theilen, im Gegensatz von Ladung (facultés, cargo), womit man die eingeladenen Güter bezeichnet.

Jedes Schiff muss einen Namen oder doch wenigstens eine Nummer zur Bezeichnung seiner Identität führen und ist in mehreren Ländern jede spätere Namensveränderung verboten, wie in England; in Dänemark ist sie nur bei der ersten Einverleibung (fremder Schiffe) in die Dänische Nationalschiffahrt erlaubt; in Frankreich ist sie überall erlaubt, nur muss in jedem Falle der Rheder eine neue Acte de Francisation sich ausstellen lassen. Siehe Jacobsen S. 23 und 72; Franz. Code de Douanes Nr. 1004. Abbott (6) S. 61. 628.

§ 42. Vom Schiffbau.

Nach neuerem Rechte ist Schiffe bauen zu lassen in der Regel Jeder berechtigt und zwar sowohl für Fremde als für Einheimische, also darf jeder Schiffsbauherr (Bestäder) werden, sowohl eine physische als eine moralische Person. Doch bedarf es in der Regel wenigstens formell, zur Erbauung eines Schiffes allemal einer obrigkeitlichen Erlaubniss; auch muss sich Jeder zur Ausführung des Baues kundiger Werkleute bedienen und letztere müssen besonders vom Staate zur Ausführung von Schiffsbauten speziell zur Erbauung von Seeschiffen befugt sein. Der Contract über Erbauung eines Schiffes ist der Miethcontract, der hier wie bei anderen Bauten in zwei Formen vorkommen kann, entweder als Verdingungscontract (locatio conductio operis), so dass der Bau im Ganzen accordirt wird

10. Vergl. Heffter; Völkerrecht (2. Aufl. 1848) S. 144.

und der Baumeister (Annehmer) allein alle Pflichten gegen die Werkleute und alle Gefahren bis zur Ablieferung übernimmt; der Bauherr heisst Bestäder, Besteller; oder als einfache Dienstmiethe (locatio conductio operarum), so dass der Bauherr (Bestäder) selbst mit den Werkleuten oder doch mit den Hauptwerkführern (Meistern) abschliesst und der Annehmer oder auch wer sonst vom Bauherrn dazu bestimmt wird, z. B. auch der Schiffscapitain, bloss den Bau leitet und alle Gefahren den Bauherrn treffen [11]). In beiden Fällen wird der Schiffsbaucontract nach den gewöhnlichen Grundsätzen des Miethcontracts beurtheilt. Doch soll dieser Contract in der Regel schriftlich abgeschlossen werden. Die über den Contract abgeschlossene Urkunde heisst Mählbrief, in welchem wesentlich zu bestimmen ist ausser der Bezeichnung der contrahirenden Personen, die Gattung, Grösse, Tragfähigkeit, Bauart des Schiffes, die Länge des Kieles, die Höhe des Bords, die Zeit der Vollendung, die Höhe des Lohnes, obwohl auch noch andere besondere Bestimmungen (über die Art des Holzes etc.) darin stehen können. Ein ähnlicher Contract wird auch bei Hauptreparaturen geschlossen.

Die Rechte und Pflichten der Bauinteressenten bestimmen sich nach der Natur des Contracts und allgemeinen Rechtsregeln. Doch sind bei Ueberschreitungen der Grösse des Schiffes bisweilen noch Strafen für den Baumeister festgesetzt [12]), obwohl in der Regel nur das Interesse zu prästiren ist, dessen Berechnung im einzelnen Fall meist sehr schwierig sein wird. Siehe übrigens § 48 wegen privilegirter Forderungen der beim Schiffsbau direct oder indirect Betheiligten.

---

11. Vergl. besonders Koch, Lehrbuch des Preuss. Rechts (1845) Bd. I. S. 708, auch Pöhls S. 48 ff. Wenn der Baumeister selbst Bauherr oder Bestäder ist, also für sich selbst baut, so ist einfach der Fall der locatio conductio operarum vorhanden, also nichts besonderes.

12. Die Strafe beträgt nach dem Schwed. Seerecht für jede Last zu gross oder zu klein 3 Thaler. Das Hanseatische Seerecht setzt eine Strafe von 2 Thlr. für jede Last zu gross, doch nur wenn die Ueberschreitung über 5 Last beträgt. Nach dem Consulat braucht für jede Last grösser nur die Hälfte bezahlt zu werden. Das Preuss. Recht hat die Strafbestimmung nicht beibehalten. Es wird zweckmässig sein, durch Conventionalstrafen hier überall sich gegen Ueberschreitungen zu sichern.

Der sehr gewöhnliche **Messbrief** ist ein Attest der Obrigkeit über die Grösse des Schiffes auf Grund der von vereideten Messern geschehenen Vermessung nach Tonnen oder Schiffslasten: eine Berechnung, die immer nur approximativ ist[13].

§ 43. Der Bielbrief[14])

Der **Bielbrief** oder **Beylbrief**, welcher besonders in den nordischen Gewässern üblich ist, ist ein von der zuständigen Behörde auf Grund einer (eidlichen) Erklärung des Bauherrn und Baumeisters und nach einer vorherigen anderweitig genauen Untersuchung ausgestelltes Zeugniss darüber: wie, wann, wo, von wem, für wen, wofür, in welcher Grösse und Gattung, mit welchem Namen ein Schiff gebaut, sowie dass es vorschriftsmässig gebaut sei; auch wird darin die Bezahlung des Lohns des Baumeisters, sowie auch wohl der Name des Schiffers erwähnt. Da wo keine Registrirungen der nationalen Handelsschiffe von Staatswegen stattfinden, ist der Bielbrief die wichtigste Urkunde zum Beweise nicht bloss des Eigenthums, sondern auch der Nationalität des Schiffes.

Bisweilen wird der Bielbrief auch als ein blosses Privatzeugniss vom Baumeister ausgestellt und dann nachträglich gerichtlich legalisirt, und wird er auch wohl bei **Hauptreparaturen** ausgefertigt.

§ 44. Nationalität und Registrirung der Schiffe[15]).

Es ist nach Europäisch-Amerikanischem Seerechte in der Regel nicht genug, dass ein Schiff Eigenthum eines nationalen Staatsangehörigen sei, um ihm den Charakter der Nationalität dieses Staats mit allen ihren Rechten und Privilegien innerhalb des Staats und namentlich gegenüber fremden Staaten, besonders bei Ausführung von Handelsverträgen und im Kriege zusprechen

---

13. Jacobsen, S. 70. 71. Preuss. Kabinets-Ordre vom 25. Septbr. 1815, und Engl. Stat. 13. Geo. III. c. 74. § 1.
14. Wegen einer anderen Art von Bielbrief siehe § 48.
15. Oben § 18—37 sind bereits gelegentlich, zum Behufe der Charakteristik der Seepolitik der einzelnen Staaten die Festsetzungen wegen des Nationalcharakters in den vorzüglichsten Staaten angegeben worden.

zu können. Es werden vielmehr gewisse strengere Anforderungen in dieser Beziehung gemacht, nämlich:

1) Dass das Schiff innerhalb unseres nationalen Gebietes gebaut sei; doch ist überall (nur jetzt nicht mehr in den Niederlanden) eine mehr oder weniger beschränkte Naturalisirung im Auslande erbauter Schiffe gestattet, so in Frankreich wenigstens in Bezug auf Schiffe, welche von der competenten Franz. Behörde als Prise erklärt oder wegen Contravention gegen die Landesgesetze confiscirt sind; so in England, im Fall der Condemnirung als Prise, sowie im Fall der Wiedererwerbung ehemals national-englischer, aber an Ausländer verlorener oder verkaufter Schiffe von Seiten Englischer Eigenthümer [16]; so findet in anderen Staaten eine Naturalisirung aller fremden Schiffe gegen Zahlung einer Abgabe und Erfüllung gewisser Förmlichkeiten statt wie in Oesterreich, Hannover, Oldenburg, Dänemark, Schweden, Belgien, Portugal, Sardinien. In Preussen ist es völlig gleichgültig, ob ein Schiff im Inlande oder im Auslande erbaut sei. In Russland findet nur der Unterschied statt, dass auf Russischen Werften erbaute Schiffe während der ersten drei Jahre von Entrichtung der Lastgelder in Russ. Häfen befreit sind.

2) Dass das Schiff ausschliessliches Eigenthum unserer Staatsangehörigen (oder auch speciell von Vollbürgern) sei, wie in England [17], Preussen, Niederland, Oesterreich, Spanien, Schweden, Hannover, Oldenburg, Mecklenburg, Hansestädten, Dänemark, Russland, Portugal, Vereinigte Staaten von Nordamerika. In Griechenland und in Frankreich (nach Gesetz vom

---

16. Vergl. Neueste Registrirungsacte vom 4. Aug. 1845 (8 und 9 Vict. c. 89) mit der Neuen Navigationsacte vom 26. Juni 1849 (12 u. 13 Vict. c. 29) in der Einleitung.

17. In England werden als Eigenthümer solche brit. Unterthanen verlangt, welche auch in britischen Besitzungen ihren dauernden Wohnsitz haben; in den Niederlanden wird Ansässigkeit daselbst verlangt. Auch in Frankreich und Oesterreich sind die Bestimmungen darüber noch eigenthümlich, endlich in Schweden, namentlich wegen der naturalisirten Bürger, besonders auch in Bezug auf den Schiffer, der in Schweden Bürger einer See- oder Schiffsbaustadt sein muss, nach Manifest vom 23. Jan. 1827 und Ordre vom 1. März 1827.

9. Juni 1845) genügt, dass ein Schiff mindestens zur Hälfte nationales Eigenthum sei.

3) Dass der Schiffer (Kapitain) Bürger des Staats sei, so in Preussen, Hannover, Mecklenburg, Hansestädten, Dänemark, Schweden, Niederlande, Sardinien und England; in Schweden und Spanien müssen Kapitain und Steuermann, in Frankreich, Griechenland und Nordamerika müssen sämmtliche Officiere nationale Unterthanen sein. In Russland, wo es an kundigen nationalen Kapitainen und Steuerleuten sehr fehlt, ist man in dieser Beziehung am mildesten [18].

4) Dass die Bemannung aus nationalen Unterthanen bestehe entweder zu Zweidrittel, wie in Oesterreich, Spanien und Nordamerika, oder zu Dreiviertel, wie in Frankreich, Portugal, Sardinien, Griechenland und England, oder über die Hälfte, wie in Schweden, oder ein Viertel wie in Russland. In den Hansestädten, Dänemark, Mecklenburg, Oldenburg, Hannover und Preussen finden sich leider bis jetzt hierüber keine Bestimmungen.

5) Dass über alle diese Merkmale der Nationalität ein mehr oder minder feierliches Document angefertigt werde. In Preussen genügt der obrigkeitlich ausgefertigte Bielbrief, in Oesterreich die sog. Sovrana patente; in Schweden werden an Schiffsdocumenten verlangt Bielbrief, Messbrief, Musterrolle und Freibrief; in Nordamerika ist Einregistrirung nothwendig, doch nur für Schiffe, welche im auswärtigen Handelsverkehre beschäftigt sind; in England müssen alle nationalen (oder in den wenigen Fällen wo es möglich ist naturalisirten) Schiffe registrirt werden zur Erlangung eines officiellen certificate of registry zum Beweise der Nationalität, sobald das Schiff ein Deck hat oder

---

18. Vergl. Russ. Senats-Ukas vom 1. Juni 1846 wegen Bemannung der Schiffe; doch betrachtet man in Russland, wenigstens der Form nach, dies Zugeständniss in Betreff fremder Schiffer, Steuerleute und Matrosen nur als Ausnahme, die für die nördlichen Häfen bis 1851, für die südlichen bis 1849 gelten solle, die aber jedenfalls, wegen der Nothwendigkeit des Bedürfnisses, weiter ausgedehnt werden muss. Man will in Russland gradatim emporsteigen und zuletzt die Englischen Bestimmungen in Betreff des Kapitains und der Mannschaften zur Geltung bringen.

15 Tonnen und darüber misst, einem Unterthan von Grossbritanien, Guernsey, Jersey, der Insel Man oder den Colonien in Asien, Afrika oder Amerika gehört und seewärts geht, so dass alle Englischen Küstenfahrer, auch in den Colonien, ausgenommen sind, was auch von Kriegsschiffen und Schiffen der Königl. Familie gilt [19]). Aehnliches gilt in Frankreich über Registrirung; siehe weiter unten.

6) Dass das Schiff im Auslande keine über ein gewisses Mass gehende Reparatur erhalten habe; doch wird dies Erforderniss selten aufgestellt; in Frankreich darf die auswärts besorgte Reparatur nicht sechs Franken per Tonne übersteigen, es sei denn dass die Reparatur als durchaus nothwendig nachgewiesen wird. In England ist das Erforderniss durch die neueste Acte vom 26. Juni 1849 (im Eingange, wo die älteren Gesetze aufgehoben werden) getilgt, da sonst eine Reparatur im Auslande im Betrage über 15 Schilling per Tonne den Nationalcharakter aufhob, es sei denn im Falle der höchsten Noth [20]).

---

19. Die Registrirung stammt aus England und sind hier die Formen dabei feierlich und beschwerlich. Nordamerika und Frankreich ahmten hierin nach. Wir übergehen hier wohl mit Recht das Details dieser Formen. Siehe Pöhls S. 71—83 und die neueste Englische Registerbill von 1845, 4. August. Es können aber nur vollnationale Schiffe, bei denen also alle obigen Erfordernisse, soweit sie eben in England postulirt werden, zusammentreffen, registrirt werden. Die Registrirung geschieht in dem Hafen, zu dem das Schiff gehört, also im Zweifel von wo es gewöhnlich ausführt, und wird jedes so einregistrirte Schiff auf allen seinen Fahrten von den Englischen Behörden im In- und Auslande wegen Beibehaltung seines nationalen Charakters auf das strengste controlirt.

20. Aus dieser Uebersicht wird man entnehmen, dass England die strengsten Anforderungen wegen des Nationalcharakters seiner Schiffe macht. Das Englische System ist übrigens bereits durch Cromwell's Navigationsacte eingeführt und sodann, wenn auch modificirt und mehr zur Abwehr und Sicherung, von Frankreich sowie auch einigen anderen Staaten adoptirt worden. Uebrigens verlangt England auch von Schiffen fremder Staaten, abgesehen von der Registrirung, ganz dieselben Erfordernisse wie von den seinigen, um sie als nationale eines Staates zu betrachten und darnach sind alle Englischen Handelsverträge mit fremden Staaten und darin der Ausdruck „nationale“ Schiffe zu interpretiren.

Die Französische Acte de Francisation (vom 18. Oct. 1793) und die Englischen Registercertificate laufen formell und materiell auf dasselbe hinaus. Auch sind beide bei Veräusserungen, Namensveränderungen, Hauptreparaturen des Schiffes in mehr oder minder feierlicher Form zu erneuern. Dasselbe gilt in Nordamerika von den eigentlichen Registerschiffen, die nämlich ein Recht (keine Pflicht) zur Registrirung haben; es sind dies die in den Vereinigten Staaten von Nordamerika gebauten und von Nordamerikanischen Bürgern, die ihren dauernden Wohnsitz in Nordamerika (wenigstens der Regel nach) haben müssen, eigenthümlich besessenen Schiffe im Gegensatz 1) der daselbst erbauten, aber ganz oder theilweis im fremden Eigenthum befindlichen (ships built and recorded), und 2) der im Ausland gebauten, doch im Eigenthum von Nordamerikanern stehenden; diese erhalten nur ein certificate of ownership; endlich 3) der Fischerböte und Küstenfahrzeuge, welche dieselben Qualitäten wie die Registerschiffe haben müssen etc [21])

Die Verschiedenartigkeit der Postulate über den Nationalcharakter eines Schiffes in den verschiedenen Staaten ist sehr

---

Die Französische Navigationsacte ist vom Jahre 1793 und die Nordamerikanische vom 1. Sept. 1789, 31. Dec. 1792, 18. Februar 1793 etc., endlich vom 24. März 1817. Die Bestimmungen dieser beiden Acten, sowie der Englischen, sowie die betreffenden gesetzlichen Bestimmungen Spanien's, Portugal's, Oesterreich's, Schweden's und Russland's finden sich abgedruckt bei Ortolan règles internat. (2 toms. Paris 1845) I. 191—200 in den Noten. Von den praktischen Navigationsacten der Neuzeit ist die Englische die älteste und strengste (bis 1. Jan. 1850) gewesen. Die alten und nun veralteten Hanseatischen Gesetze waren aber noch viel strenger und egoistischer.

21. Wegen der speziellen Angaben in diesem § verweise ich auf Soetbeer Schiffahrtsgesetze und Handels- etc. Verträge (Hamb. 1848). Ortolan, règles internationales et diplomatie de la mer (2 toms. Paris 1845) I. 193—200, wo aber nur Frankreich, Spanien, Portugal, England, Russland, Schweden und Nordamerika berücksichtigt werden. Pöhls, Seerecht S. 62—97 gibt viele Details in Bezug auf die Particularrechte aller wichtigeren Staaten; freilich ist seit dem Erscheinen des Pöhls'schen Werkes Manches geändert, namentlich in England und Frankreich, und sind viele kleineren, namentlich auch Deutschen Staaten gar nicht berücksichtigt.

geeignet, Collisionen zwischen den einzelnen Staaten in ihrem gegenseitigen Handelsverkehre im Kriege wie im Frieden hervorzurufen. Desswegen ist denn auch durch zahlreiche Verträge versucht worden, eine allgemeine Ausgleichung dieser Gegensätze zu bewerkstelligen, und werden darnach nicht selten schon solche Schiffe unter den paciscirenden Staaten gegenseitig für nationale gehalten, welche sich als Eigenthum des betreffenden Landes nachweisen, die Flagge des Landes führen und an deren Bord der Kapitain und der grössere ($\frac{1}{2}$, $\frac{2}{3}$, $\frac{3}{4}$) Theil der Mannschaft Nationale des Landes sind, falls nur die wesentlichen Papiere und Pässe in Ordnung sind (§ 45). Doch sind die Verträge meist nicht geeignet, alle Collisionen abzuschneiden und bestehen derartige Verträge nicht unter allen Staaten [22]. Namentlich sind die Englischen Verträge meist noch streng genug. In Art. 5. des Handels- und Schiffahrtsvertrages zwischen Oesterreich und Griechenland von 1835 und in Art. 13. des Vertrags zwischen Frankreich und der Republik Venezuela von 1843 soll der Nationalcharakter der Schiffe des einen Landes nach den Gesetzen dieses Landes auch in dem anderen Lande beurtheilt werden.

§ 45. Flaggen und Schiffspapiere [23].

Diese sind namentlich als Kennzeichen und Beweise der Nationalität gegenüber fremden Staaten und deren Kriegsschiffen und Behörden von Wichtigkeit. Die Flagge ist das äusserlichste Zeichen der Nationalität des Schiffes [24]; doch wird

---

22. Vergl. Ortolan l. c. I. 208 und 209, sowie die Verträge zwischen Nordamerika und Spanien vom 27. Oct. 1795, Art. 17; Dänemark und Russland von 1800, Art. 5; Grossbritanien und Russland von 1801, Art. 7; Grossbritanien und Portugal von 1810, Art. 5; Dänemark und Preussen von 1818, Artikel 17; Grossbritanien und den Hansestädten von 1825, Art. 5; Frankreich und Mexico von 1827, Art. 6; Frankreich und Brasilien von 1828, Art. 13.

23. Vergl. hierüber besonders Ortolan l. c. I. 201 ff., sowie Jacobsen, Seerecht S. 67 ff.

24. Es gibt viele Flaggenkarten. Eine gute findet sich in dem oben citirten Seeschiffsbilderwerke von Möller, eine andere bei Vollgraff, Moderne Politik (Giessen 1829).

die Berechtigung zur Führung der Flagge immer erst zu beweisen sein und dies geschieht durch die Schiffspapiere (papiers de bord ou lettres de mer), womit jedes Handelsschiff versehen sein muss.

Die Zahl, Natur und Förmlichkeit dieser Papiere bestimmt sich nach den Gesetzen der einzelnen Länder verschieden. Nach dem Franz. Code de com. art. 226 muss der Kapitain am Bord haben: 1) l'acte de proprieté du navire, 2) l'acte de francisation, 3) le rôle d'équipage, 4) les conaissements et chartes-parties, 5) les procès-verbaux de visite (Protokoll über die Schiffsbesichtigung), 6) les acquits de paiement ou à caution des douanes, zu welchen im Code verlangten Documenten man noch hinzufügen muss (nach Bravard-Veyrières S. 290): 7) le manifeste ou la facture, 8) la patente de santé, 9) les congès (Seepässe). Dieselben Bestimmungen des Franz. Code wiederholen sich fast wörtlich in dem Belgischen, Sicilianischen, Sardinischen, Hayti'schen (vom 28. März 1826, doch gültig erst vom 1. Juli 1827), Griechischen (1. Mai 1835) und Jonischen (1. Mai 1841) Handelsgesetzbuche. In Nordamerika ist ausser dem Register noch die Musterrolle und der Seepass nothwendig und bei nicht registrirten Schiffen genügt die Eigenthumsacte. Das Portugisische Gesetzbuch Art. 1379 verlangt 1) die Eigenthumsacte, 2) den Pass, 3) Musterrolle, 4) Connossements und Certepartien, 5) Zoll-, Hafen- und Lootsenquittungen, 6) ein Exemplar des Portug. Handelsgesetzbuches und muss hier (nach Art. 1377), eben so wie nach dem Spanischen (Art. 646) Handelsgesetzbuche der Kapitain 3 Schiffsbücher führen, 1) Ladungsbuch, 2) ein Ausgabe- oder Rechnungsbuch, 3) Reisejournal. In Preussen ist das Schiff mit Beyl-, See- und Kaufbriefen, sowie mit Pässen zu versehen (Allg. L. R. II. 8. § 1424) und dazu kommen denn noch die eigentlichen Papiere der Reise.

Hamburgische Schiffe müssen haben 1) Connossements und Certepartien, 2) Ladungsmanifest, 3) Bielbrief, 4) Seepass, 5) Musterrolle, 6) Zollquittung; Holländische (nach Art. 357 und 397 des Codex von 1838), 1) Eigenthumsacte, 2) Seepass, 3) Türkenpass (eventuell), 4) Musterrolle, 5) Ladungsmanifest, 6) Connossements und Certepartien, 7) Exemplar des Handelsgesetzbuches. In Dänemark werden gar 12 (nämlich, 1) Rhederbrief (Ursprungscertificat), 2) Seepass, 3) Algierpass, 4) Zollquittungen, 5) Reisejournal, 6) Inventarium, 7) Musterrolle,

8) Acte über die Nationalität des Kapitains, 9) Gesundheitsattest, 10) Connossements und Certepartien, 11) Bielbrief, sowie etwanige Reconstructionsbriefe und Namensveränderungs-Document des Schiffes, 12) Messbrief), und in Schweden 10 verschiedene Papiere verlangt. In England vertritt das Registercertificat viele Papiere, in anderen Ländern dagegen sind besonders die Musterrolle, die Ladungsinstrumente, der Seepass und das Reisejournal hervorzuheben.

Jacobsen theilt diese, wie man sieht in den verschiedenen Staaten an Zahl und Art sehr verschiedenen, Papiere ein in 1) Stammpapiere, 2) Reisepapiere des Schiffes, 3) Reisepapiere der Schiffsmannschaft und endlich 4) der Ladung, und mag dies wenigstens, obgleich dabei die Reisepapiere der Passagiere vergessen sind, dazu dienen, das Ganze etwas aufzuklären. Denn nicht genug, dass die Gesetze der einzelnen Staaten in ihren Bestimmungen über die Schiffspapiere sehr verschieden sind; auch in den Völkerverträgen findet sich diese Verschiedenheit. Doch sieht man in den Gerichten und überhaupt bei den Behörden der grösseren Seestaaten, sobald fremde Schiffer den Charakter des Schiffes, der Mannschaft oder der Ladung zu documentiren haben, nur auf die überhaupt zur Beweisführung genügenden, also die wesentlichsten Papiere, so dass also nach dem Seerecht Europas im Allgemeinen folgende Papiere zu genügen scheinen [25]): 1) die Pässe, 2) Eigenthumsbeweise, Kaufbriefe und etwanige Ursprungscertificate über Schiffe und Ladung, 3) die Connossements und Certepartien, 4) das Schiffsmannschafts-Verzeichniss und 5) das Reisejournal [26]). Zum

25. Vergl. Heffter, Völkerrecht, S. 297, der diese Papiere freilich nur gerade in Bezug auf die Feststellung des neutralen Charakters eines Schiffes verlangt.

26. Abbott (Lord Tenterden), treatise of the law relative to merchant ships and seamen. 6. ed. by W. Ghee (London 1840) S. 302 Note, verlangt folgende Papiere und Documente am Bord eines neutralen Schiffes und beruft sich dabei auf die Autorität Marshall, on insurance (B. I. c. 9. 5. 6.): 1) the pass-port, sea-brief, or sea-letter; 2) the proofs of property, bill of sale etc.; 3) the muster-roll; 4) the charter-party; 5) the bill of lading; 6) the invoice; 7) the log-book; 8) the bill of health. Doch ist das nur schriftstellerische Ansicht, die aber auf die wirkliche Praxis der Englischen

wenigsten werden aber diese Papiere vorhanden sein müssen, damit der Seeverkehr der einzelnen Staaten unter einander geregelt und geschützt werden könne, dass namentlich auch die Bestimmungen der gegenseitigen Handels- und Schifffahrtsverträge unter den verschiedenen Staaten, besonders die darin den Schiffen bestimmter Nationen zugesicherten Privilegien, in jedem einzelnen Falle, für jedes bestimmte Schiff mit Sicherheit zur Anwendung kommen mögen, endlich damit in Kriegsfällen die Rechte der Neutralität gewahrt und die Befugnisse der Kriegsführenden einander gegenüber nicht illusorisch gemacht werden.

Schliesslich geben wir hier noch eine kurze Uebersicht aller wichtigeren, im Europäischen Seeverkehr vorkommenden Schiffspapiere, indem wir aber wegen deren genaueren Charakteristik auf die folgenden Abschnitte verweisen [27]).

I. Stammpapiere, namentlich über das Eigenthum und die Nationalität des Schiffes: 1) Bielbrief, 2) Kaufbrief oder Condemnationsacte bei aufgebrachten fremden, oder Restitutionsacte bei aufgebrachten, aber wieder restituirten Schiffen, 3) der Rhederbrief, 4) Namensveränderungs - Document des Schiffes, 5) auch etwanige wichtige gerichtliche Erkenntnisse über den (bezweifelten) Charakter des Schiffes, 6) Registerbrief (für England, Nordamerika und Frankreich).

II. Papiere hinsichtlich der Ladung: 1) die Frachtcontracte, also Certepartien und Connossements, 2) Ladungsmanifest, 3) in Kriegszeiten, sowie auch wegen Zolldeclarirung und Einfuhrerlaubniss, Ursprungscertificate der Ladung.

III. Papiere in Betreff der Reise: 1) Musterrolle, 2) Bürgerbrief des Kapitains, 3) Seepass, durch welchen namentlich auch die Nationalität von Schiff und Mannschaft bewiesen werden soll, 4) Gesundheitspass, 5) Zollclarirungsdocumente, 6) das

---

Prisengerichte sich stützt, obwohl in den Englischen Prisenacten selbst keine bestimmte Zahl von Papieren verlangt wird. — Leider muss ich Abbott bald nach der 6. bald nach der 8. Auflage citiren, da mir nicht immer die neueste (8.) Auflage zur Hand ist. — Die Dänen verlangen übrigens von Dänischen wie von fremden neutralen Schiffen (Dän. Kaperregl. von 1810) zu ihrer Legitimation ganz ausdrücklich den Bielbrief, der den Engländern und Franzosen nicht so wesentlich scheint. Siehe Jacobsen, S. 17.

27. Vergl. Pöhls, S. 187—190 und Jacobsen l. c.

Inventarium, 7) Journal und Schiffsbuch, 8) Türkenpass (bei Reisen nach dem Mittelländischen Meere), endlich 9) Reisepässe der Passagiere.

IV. Von anderen mehr zufälligen Papieren finden sich bisweilen noch auf Schiffen: Correspondentenliste, Facturen über die Ladung, Verkaufsrechnungen der Ausladung etc.[28])

§ 46. Schiffsabgaben[29]).

Es scheint angemessen, dieselben hier wenigstens kurz aufzuzählen. Sie belasten die Schiffer theils vor, theils während, theils nach Vollendung der Reise. Es gehören dahin:

1) Tonnengelder (droit de tonnage), eine Abgabe, die nach der Tragfähigkeit, dem Tonnengehalt der Fahrzeuge sich bestimmt.
2) Lootsengelder (droit de lamanage et pilotage)[30]). Diese den Lootsen zu zahlenden Gelder sind an den einzelnen Küsten sehr verschieden und müssen in den Fahrwassern der Lootsen meist auch dann gezahlt werden, wenn man sich auch der Lootsen nicht bedient.
3) Bugsier- und Ziehgelder (droit de touage, trainer à la remorque), die für das Weiterbefördern eines Schiffes bezahlt werden, indem dasselbe entweder von einem Dampfschiffe ins Schlepptau genommen oder an einem Seile von Menschen oder Pferden gezogen wird.
4) Baaken- oder Tonnen- oder Boiengelder (droit de balises, de tonnes ou de bouées), Abgaben, welche für die

---

28. Eine Vereinfachung dieser vielen, meist einander unnöthig machenden Papiere wäre sehr zu wünschen. Für den einzelnen Staat wird sich dies leicht durch ein Gesetz bewerkstelligen lassen. Sehr zu wünschen wäre es aber, dass auf einem Congresse der Seestaaten hierüber allgemeine Bestimmungen für Friedens- und Kriegszeiten festgesetzt würden.

29. Vergl. Bravard-Veyrières l. c. S. 295—300. Französisch heissen sie: droits auquels les navires sont soumis.

30. Lamaneur ist eine Art von Lootse, die in einer kleinen Barke vor den ein- und ausgehenden Schiffen herfährt, um deren Lauf darnach zu richten. Die anderen Lootsen (pilote) befinden sich während ihrer Thätigkeit am Bord des Schiffes selbst.

Unterhaltung dieser Signale zur Bezeichnung der Beschaffenheit des Fahrwassers gezahlt werden.

5) Leuchtthurmgelder (droit de feux), zur Unterhaltung der Leuchtthürme.

6) Ankergelder (droit d'ancrage), welche dafür gezahlt werden, dass man in einem Hafen oder auf einer Rhede Anker werfen darf.

7) Rapportgelder (droits de rapports), für die Anzeige bei der Ankunft und beim Abgange eines Schiffes in und aus einem Hafen.

8) Werften- und Hafengelder.

Ausserdem gibt es noch manche kleine locale Abgaben.

Die Schiffsabgaben sind meist in den einzelnen Staaten für einheimische Schiffe geringer als für fremde, doch sind wiederum die meisten Nationen privilegirt, so dass ihre Flagge der nationalen unseres Staates mehr oder weniger gleich gestellt ist[31]).

Die eigentlichen Zölle sind mehr politischer Natur und treffen auch vielmehr die Waaren als die Schiffe. Vom Sundzolle sowie vom Brunshauser oder Stader Zolle ist bereits oben § 21 und 22, namentlich wegen der Wichtigkeit für die Norddeutschen Seestaaten detaillirt gehandelt worden.

§ 47. Privilegien segelfertiger Schiffe.

Zuvörderst ist hier eines eigenthümlichen Privilegiums zu erwähnen, wonach Schiffe, welche segelfertig sind, wegen Schulden nicht mit Arrest belegt werden können. Es lässt sich dies aus der Natur des Seeverkehres, namentlich aus seiner Wichtigkeit, sowie aus der Leichtigkeit, oft bei einer einzigen glücklichen Fahrt einen grossen Verdienst zu erlangen und somit recht bald die Schiffsschulden tilgen zu können, rechtfertigen[32])

---

31. Oben § 18—37 haben wir darüber bei den einzelnen Staaten nähere Notizen gegeben.

32. So im Preuss. Allg. L. R. II. 8. § 1409—1419, wornach statt des Arrestes der Richter ein vorläufiges Pfandrecht auf das Schiff bestellen und den Schiffer als Sequester vereiden soll. Das Preuss. Recht sagt: Schiffe, die zum Auslaufen fertig und beladen oder im Laden begriffen sind. Code de commerce français nimmt die Schulden aus, welche zum Behufe der eben vorzunehmenden Reise

und wird auch in vielen Seerechten ausdrücklich anerkannt oder ist Usance. Nach Preuss. Rechte (§ 1411) kann auch das an Bord gebrachte Gut, sowie (und ebenso nach dem Code de com. 231) kein Schiffsmann am Bord eines segelfertigen Schiffes wegen bloss bürgerlicher Ansprüche, ohne Genehmigung des Schiffers persönlich mit Arrest belegt werden, es sei denn, dass ein gleich tüchtiger Schiffsmann als Ersatz gestellt werde. Und so ähnlich schon, wenigstens zu Gunsten der Schiffsleute das Cons. del mare Kap. 275, sowie das Wisb. Seerecht Art. 6, auch wohl nach L. 3. Cod. de navicul., endlich Schwedisches Seerecht I. 9. und Kauffahrteiregl. von 1748, Art. 1. § 1.

Uebrigens beziehen sowohl das Preuss. wie das Franz. Seerecht dieses Privilegium in Bezug auf die Seeleute nur auf deren Person, so dass also deren auf dem Schiffe befindlichen beweglichen Güter, mit Ausnahme der zur Reise nothwendigen Effecten und Kleidungsstücke, allerdings selbst am Bord des Schiffes, sowie nach Preuss. Recht § 1418 auch die rückständige Heuer bis zur Hälfte, mit Beschlag belegt werden dürfen, und das Franz. Recht privilegirt überhaupt den Seemann nur gegen solche Schulden, die er nicht zum Behuf der Reise selbst contrahirte.

---

gemacht sind, es sei denn, dass ein Bürge gestellt werde und nennt das Schiff segelfertig, wenn der Kapitain mit den zur Reise nöthigen Papieren versehen ist, und ebenso das Spanische Handelsgesetzbuch Art. 604. Das Preussische Recht gestattet dies Privileg nur wegen Schulden, nicht wegen Eigenthumsansprüche oder wegen anderer Gründe. Auch das Spanische Handelsgesetzbuch (Art. 604) erklärt, dass kein beladenes und zur Antretung der Reise expedirtes Schiff mit Beschlag belegt oder angehalten werden dürfe wegen Schulden seines Eigenthümers irgend einer Art, ausser wegen solcher, die Behufs der Zustandsetzung und Proviantirung des Schiffes für dieselbe Reise, aber nicht vorher, gemacht worden sind und selbst dann nicht, wenn ein bei der Unternehmung Betheiligter sich verbürgt. — Ferner darf nach Art. 606 für die Privatschulden eines Mitinteressenten im Schiffe selbiges nicht im Ganzen mit Beschlag belegt oder executirt werden, sondern das ganze Rechtsverfahren beschränkt sich auf Auszahlung. — Nach Art. 605 dürfen selbst fremde, in Spanischen Häfen liegende Schiffe nicht mit Beschlag belegt werden wegen Schulden, die nicht auf Spanischem Gebiete und nicht zum Nutzen des Schiffes selbst gemacht sind.

Das Preuss. Seerecht l. c. § 1403 enthält sodann noch folgende Bestimmung: Wer von einem Boots- oder anderen Schiffsmanne Schiffsgeräthe irgend einer Art ohne Vorwissen des Schiffers kauft oder sonst an sich bringt, soll nicht allein Alles ohne Entgelt wieder herausgeben, sondern wird auch überdies noch bestraft.

Alle diese Privilegien scheinen mir nun so in der Natur des Seeverkehrs begründet zu liegen, dass ich vom rationellen Standpunkte aus in ihnen nicht die Ausnahme, sondern die Regel des gemeinen Rechts erblicken möchte.

§ 48. Privilegirte Forderungen an Schiffen.

Schon nach Römischem Rechte [33]) gehört hieher die persönlich privilegirte Forderung desjenigen, der zur Ausrüstung oder Erbauung oder Ankauf des Schiffes credidirt hat. Ueber diesen vereinzelten Satz sind die neueren Seerechte alle hinausgegangen, indem sie noch mehrere Fälle privilegirter Forderungen an Schiffen statuiren, doch weichen die einzelnen Particularrechte in der Zahl und Art dieser Fälle sehr von einander ab, so dass es nicht möglich scheint, ein geschlossenes System des gemeinen Europ. Seerechts in dieser Materie zu liefern und wir uns demnach begnügen werden, das praktische Recht der einzelnen Seestaaten nach gewissen Hauptgruppen übersichtlich darzustellen. Nach seerechtlichen Gewohnheiten und in Conformität mit obigem Römischen Satze hat aber namentlich auch der Baumeister und haben die unter ihm Arbeitende, falls nur nicht der Baumeister den Bau gegen eine bestimmte Summe zu liefern übernommen hatte, wo letztere nur einen persönlichen Anspruch gegen den Baumeister haben [34]), nach Vollendung des Baues eine gesetzliche stillschweigende Hypothek an dem Schiffe wegen des rückständigen

33. Glück, Commentar XVIII, Seite 403. L. 26 u. 45. 5. Diese Bestimmung des Röm. Rechts ist denn überall fast in den neueren Seerechten praktisch geworden. In England nicht. Abbott (6) 122.

34. Doch musste dann der Bauherr bei Anfang des Baues sie davon in Kenntniss setzen. Consol. del mare. cap. 52.

Lohnes. Neuere Seerechte gestatten aber diese Hypothek nur so lange, als das Schiff noch keine Reise gemacht hat, was offenbar die Sicherung dritter Personen bezweckt[35]. Auch wer Materialien zum Bau oder zur Ausrüstung des Schiffes vorgestreckt hat, ist mit seiner Forderung nach den neueren Seerechten zumeist privilegiret. — Ziemlich verbreitet ist denn auch der namentlich schon im älteren Franz. Rechte (Cleirac, us et coutumes p. 72; Ordonnance de 1681 liv. III. tit. 1. Art. 1) herrschende Satz, dass das Schiff für die Waare und die Waare für das Schiff hafte, d. h. dass Schiff und Ladung gegenseitig — bis zur Höhe ihres Werthes — für die Ausführung der durch die Certepartie übernommenen Verpflichtungen haften und zwar gleichviel, ob der Befrachtungscontract von dem Rheder selbst oder (in den erlaubten Fällen) von dem Schiffer abgeschlossen ist.

Endlich ist hier noch eine besondere Art von Biel- oder Bylbrief (§ 43) zu erwähnen, der auch Bodmereicontract genannt wird. Wenn nämlich ein Rheder zur Ausrüstung eines Schiffes nicht die nöthigen Mittel besitzt, so nimmt er dazu Gelder auf und verpfändet dafür dem Darleiher das Schiff nebst Zubehör ausdrücklich. In England kommt dieser Bielbrief gleichfalls vor, und heisst derselbe, wenn er auf das Schiff geschlossen wird, bottomry, dagegen, wenn, was gleichfalls angeht, die Güter des Schiffs als Pfandobject bestellt werden, respondentia. Pöhls, Seite 57 und 71. — Forderungen aus dem eigentlichen Bodmereicontracte, sowie wegen der Assecuranzprämie sind gleichfalls als gemeinrechtlich für privilegirt zu halten.

I. Die Seestaaten des Französischen Code de commerce mit seinen Nachbildungen in den südlichen und westlichen Staaten Europa's[36]. Wie diese Staaten alle insgesammt überhaupt auf Grundlage des code français und somit der berühmten ordonnance de la marine Ludwigs XIV. v. 1681 in allen wesent-

---

35. Vergl. Pöhls, Seerecht S. 54 und 57.

36. Dahin gehören die meisten italienischen Staaten, sowie Holland und Spanien, sowie auch Portugal, dessen Codex von 1833 übrigens sich wesentlich als eine Ueberarbeitung des älteren Niederländischen Handelsgesetzbuches (Entwurfes) von 1828 offenbart. Siehe § 23.

lichen Punkten des Seerechts mit einander übereinstimmen, so ist dies auch in Bezug auf die Materie dieses § der Fall und ist es demnach nur nothwendig, die Satzungen des Franz. Codex hier anzugeben, sowie die wichtigsten Modificationen der bedeutenderen Seestaaten (namentlich Spanien's und Holland's) anzudeuten [37].

Die Schiffe gehören zwar nach Französischem Rechte zu den meubles, doch sind sie eine ganz besondere Art davon, gleichsam maisons flottantes, wie Bravard l. c. sagt, und da namentlich das Eigenthum von Schiffen so wesentlichen Einfluss auf den Credit Jemandes hat, so hat das Franz. Recht (wie schon in der Ordonnance so im Code) gewisse Massregeln zum Schutze Dritter Gläubiger vorgeschrieben. So gilt in Bezug auf Schiffe nicht der allgemeine Satz der Mobilien: possession vaut titre. Ferner schadet den Gläubigern nach Art. 196 der freiwillige Verkauf des Schiffes von Seiten des Schuldners nicht und sie können nicht nur (was schon nach gemeinem Franz. Rechte ihnen gestattet ist) den Kauf als Betrug anfechten oder wegen Nichtzahlung auflösen, sondern sie dürfen auch, nach den besonderen Satzungen des Seerechts, ihre Rechte auf den Preis ausüben und in Ermangelung des Preises sich selbst an das Schiff halten. Endlich sind überall, unabhängig vom gemeinen Franz. Rechte gewisse Gläubiger eines Schiffes besonders privilegirt und rangiren in einer bestimmten Ordnung [38]. Uebrigens ist Production und in einigen Fällen Deponirung der Documente nothwendig. Die Ordnung ist folgende:

---

37. Vergl. wegen der folgenden Uebersicht Code de com. fr. Art. 190 bis 196, sowie namentlich Bravard-Veyrières l. c. p. 302–308, der auch p. 308–311 neben den bezüglichen Artikeln des Code die correspondirenden Stellen der ordonnance de la marine von 1681 abgedruckt hat, wie er denn diese Parallele im ganzen Werk durchführt. Siehe auch Pardessus Seerecht (3. Theil der cours du droit commercial, auch übersetzt von Schiebe, Bremen 1840) n. 942 ff., besonders n. 954. Die Grundlage des neueren Franz. Seerechts ist denn auch bei dieser Materie in der Ordonnanz von 1681 zu suchen, vergl. bes. liv. I. tit. 14.

38. Welche Ordnung im Ganzen der Code so festgestellt hat, wie Valin in seinem Commentar es vorgeschlagen hatte. Die Gläubiger derselben Nummer concurriren gleichmässig.

1) Frais de justice et autres faits pour parvenir à la vente et à la distribution du prix, nämlich auf Grund der gerichtlichen Kostentabelle.
2) Droits de pilotage, tonnage, cale, amarrage et bassin ou avant-bassin, auf Grund der Zollscheine.
3) Gages du gardien (Wächters, Schiffsliegers) et frais de garde, auf Grund eines Ausspruches des Handelsgerichts-Präsidenten, was auch sub 4 und 5 gilt.
4) Loyer des magasins où se trouvent déposés les agrès et apparaux.
5) Frais d'entretien du bâtiment et de ses agrès et apparaux.
6) Gages et loyers des équipages; die Summen werden durch das Bureaux der Marineadministration bestimmt.
7) Emprunts faits pendant le dernier voyage et prix des marchandises vendues par le capitaine pour les besoins du navire: durch Verklarung des Kapitains und der Mannschaft dargethan.
8) Les sommes dues au vendeur, aux fournisseurs et ouvriers employés à la construction, si le navire n'a point encore fait de voyage, et les sommes dues aux creanciers pour fournitures, travaux, main-d'oeuvre pour radoub, victuailles, armement et équipement avant le départ du navire, s'il a déjà navigné; auf Grund der Rechnungen etc.
9) Les sommes prêtées à la grosse sur le corps, quille, agrès, apparaux, pour radoub, victuailles, armement et équipement, avant le départ de navire.
10) Le montant des primes d'assurances faites sur le corps etc. du navire, dues pour le dernier voyage.
11) Les dommages et interrêts dus aux affreteurs, pour le défaut de délivrance des marchandises qu'ils ont chargées, ou pour remboursement des avaries souffertes par les dites marchandises par la faute du capitaine ou de l'équipage; nach schiedsrichterlichem Ausspruch.

Das Holländische Handelsgesetzbuch von 1838 lässt Numer 1.[39]) weg und führt unter Nr. 1. ausser dem Lootsgelde noch das Berg- und Hülfsgeld auf; sodann specificirt es alle folgenden Numern viel besser und genauer; endlich reiht es Art. 315 noch

---

39. Doch sind nach Art. 317 trotzdem bei öffentlichen Verkäufen des Schiffes die Gerichtskosten vor allen anderen Schulden privilegirt.

zwei andere privilegirte Forderungen an: 1) den Betrag der noch unbezahlten Kaufgelder, nebst den Zinsen von den letzten zwei Jahren, sowie 2) den Inhalt von Pfand- oder Verbandbriefen auf das Schiff für gewöhnliche Schulden mit gleichen Zinsen, doch sind beide Fälle nur dann privilegirt, wenn sie sich auf eine mit einem bestimmten Datum versehene Urkunde stützen und in die öffentlichen Register (über den Verkauf von Schiffen) eingeschrieben sind, und erlöschen, wenn das Schiff ohne den Protest der bestimmten privilegirten Gläubiger veräussert und 60 Tage lang auf Namen und für Rechnung des neuen Eigners See gehalten hat.

Das Spanische Seerecht (Art. 596 des Handelsgesetzbuches) hält alle 10 Fälle des Franz. Code fest und setzt nur noch an die Spitze aller anderen als zuerst privilegirt: die etwanigen Forderungen des Königl. Schatzes. Im Falle eines Concurses sind nach Holländ. Rechte Art. 318 die Schiffsgläubiger vor den übrigen Gläubigern auf den Ertrag des Schiffes privilegirt; doch erstreckt sich dieser Vorrang nicht auf Assecuranzgelder.

II. Englisch-Nordamerikanisches Recht. — In England werden dingliche Rechte überhaupt schwer erworben und ist man namentlich der Constituirung pfandrechtlich privilegirter Forderungen an Schiffen nicht so günstig als in anderen Ländern. Schiff und Ladung haften hier nicht gegenseitig für die Ausführung der Certepartien und dient also das Schiff, namentlich in dem Falle, wo der Schiffer ohne die ausdrückliche Genehmigung des Rheders ein Schiff verfrachtete, dem abladenden Kaufmann nicht als dingliche Sicherung für seine Forderungen aus dem Frachtcontracte, und könne, sagt Abbott (6) S. 110 dies Princip des gemeinen Seerechts in England nicht zur Geltung gebracht werden, weil das Admiralitätsgericht, in welchem allein Prozesse gegen das Schiff selbst (namentlich zur Verfolgung dinglicher Rechte an Schiffen) geführt werden können, in einem solchen Falle keine Jurisdiction habe!! Ferner gilt in England auch nicht der Satz: wer zur Ausrüstung, Ausbesserung etc. eines Schiffes credidirte, habe ein dinglich privilegirtes Recht am Schiffe, es sei denn, dass der Baumeister oder anderweitige Creditor das Schiff im vollen Besitz[40])

40. Denn ohne vollen Besitz hat in der Regel in England kein Gläubiger ein dingliches Recht an Mobilien, wozu ja Schiffe gehören.

habe (also noch auf seinen Docks oder auf seinem Helling etc.) oder dass die Pfandforderung durch einen besonderen Vertrag constituirt sei. Auch ist wohl zu merken, dass der Schiffer (Kapitain) als solcher keineswegs in einem solchen Besitze des Schiffes ist, dass er, wenn er zur Ausbesserung etc. des Schiffes creditirte, schon wegen seines Besitzes sich für dinglich am Schiffe privilegirt, zum Schutz seiner Creditforderung halten dürfte (Abbott (6) 122). Doch soll in dem Falle, dass zur See, wo einen Vertrag mit dem Rheder über Verpfändung abzuschliessen unmöglich war, der Schiffer Jemanden zur Ausführung von Arbeiten am Schiffe anwendet, aus Nothrücksichten und zur Ermuthigung des Verkehres, eine unmittelbare Haftung des Schiffes vorhanden sein und der Schiffer in einem solchen Falle das Recht haben, das Schiff zu verpfänden. Uebrigens ist eine ausdrückliche Verpfändung des Schiffes von Seiten der Rheder überall erlaubt (Abbott S. 124). — Endlich haftet das Schiff und zwar selbst namentlich der von den Seeleuten gerettete Wrack desselben unbedingt für die Löhnung der Seeleute und selbst für den Lohn während der Zeit, wo sie den Wrack und die Waare retteten. (Abbott S. 565—67.)

Dieselben strengen Grundsätze befolgt im Allgemeinen das Nordamerikanische Seerecht.

III. Preussen [41]. Seeschiffe können auch hier ein Gegenstand der Verpfändung sein, die auch durch symbolische Uebergabe, aber nur in einer öffentlichen Urkunde geschehen kann und muss die Verpfändung unter den, dem Richter oder Notar zu producirende Original-Biel- und Kaufbrief bemerkt und dem Pfandgläubiger davon beglaubigte Kopie ertheilt werden, der dadurch das Pfandrecht erhält, welches aber an sich nicht zugleich auf die Fracht- oder Assecuranzgelder geht. An diese Vorschriften ist auch die Bodmerei, welche der Rheder selbst auf das Schiff nimmt, gebunden [42].

Wer dagegen zum Bau oder zur Ausbesserung eines Schiffes Materialien geliefert, Arbeiten gethan oder Geld vorgeschossen,

---

41. Die folgende Zusammenstellung ist nach Pöhls, S. 92. Vergleiche auch Miruss, Seerecht u. Flussschiffahrt Preussens I. S. 226—229.

42. Preussisches Landrecht I. Tit. 20. § 300—316 mit II. Tit. VIII. § 1407.

hat an sich keine Hypothek an dem Schiffe, sondern gehört im Concurse hinter die Pfandgläubiger; ausser in dem einen Falle, wo das Schiff während der letzten Reise auf Credit ausgebessert ist [43]). Doch kann natürlich ausdrücklich allemal ein Pfandrecht bestellt werden (Preuss. Landrecht I. 20. § 318). Uebrigens rangiren alle solche Pfandrechte nach dem Alter, indem das ältere dem jüngeren vorgeht (ibid. § 313). Im Falle eines Concurses wird aber über das Schiff ein Spezialconcurs eröffnet, oder doch eine ganz besondere Schiffsmasse formirt [44]), so dass aus dem Schiffe, dessen Zubehör, der Fracht, die noch bevorsteht oder während des Concurses verdient wird, sowie den Assecuranzgeldern eine besondere Masse zur Befriedigung der Schiffsgläubiger gebildet wird, nach folgender Ordnung der verschiedenen Posten: 1) Berglohn und die Heuer des Schiffers und des Schiffsvolkes, jedoch beide nur von der letzten Reise; 2) der Beitrag zur Havariegrosse der letzten Reise; 3) Bodmerei, die der Schiffer im Nothhafen aufgenommen; 4) Reparaturschulden, wenn das Schiff auf der letzten Reise auf Credit ausgebessert ist; 5) alle gehörig auf das Schiff bestellten Bodmerei- und Pfandrechte; 6) Andere (als die oben erwähnten) Reparaturschulden; 7) Assecuranzprämie, die jedoch ihren Platz schon zwischen 4 und 5 erhält, wenn sie nicht credidirt war und der Concurs innerhalb 30 Tagen nach Zeichnung der Police ausbrach.

IV. Hanseatisches Recht. Ueberhaupt gelten in den übrigen Norddeutschen Seestaaten (ausser Preussen), da es an besonderen localen und statutarischen Bestimmungen fehlt, nur die gemeinen Satzungen, namentlich der Satz des Röm. Rechts L. 26. D. 42. 5. In Hamburg [45]) steht aussersem fest, dass die Handwerker für ihre Arbeiten an einem neu zu erbauenden Schiffe eine stillschweigende Hypothek haben, welche so privilegirt ist, dass sie selbst ausdrücklichen Hypotheken

---

43. Preuss. Landrecht I, 20. § 319 und 320. Preuss. Gerichtsordnung Titel I. § 685.

44. Allg. Gerichtsordnung Theil I. Tit 50. § 681 sowie 682. Allgem. Landrecht I. 20. § 313—326; II. 8. § 2245 und 2451.

45. Neue Fallitenordnung von 1753; Art. 70 und 74. Titel 4. Theil II. Statut Art. 7. 8. 9. Titel 5. Theil II. eodem. Siehe Pöhls, S. 94 ff.

vorgeht; dasselbe gilt auch wegen Reparaturarbeiten, falls die Reparatur als nothwendig nachgewiesen wird. Das Recht, was die Handwerker, haben dann auch diejenigen, welche zu demselben Behufe Materialien hergaben oder Geld verstreckten, doch mit demselben obigen Unterschiede und ausserdem wohl nur unter der Bedingung, dass die wirkliche Verwendung auf das Schiff nachgewiesen worden ist und (nach der neuen Falliten-ordnung 1753) [46]) dass der Eigenthümer selbst (nicht der Baumeister) Reparaturen von den Handwerkern verfertigen liess. Eine solche Hypothek haftet so auf dem Schiffe, dass sie auf jeden Rechtsnachfolger im Schiffe übergeht, doch verjährt sie in 2 Jahren, nur wird die Verjährung durch Citation unterbrochen und beginnt sogar mit dem Tage jeder Citation wieder ganz von Neuem. Endlich sobald der Arbeiter das Schiff in seinem Gewahrsam hat, darf er wegen seiner Arbeitsforderungen sowie Verwendungen das Schiff unbedingt retiniren, gleichviel, ob er vom Baueigner oder vom Baumeister engagirt war.

V. Im Schwedischen Seerecht (III. 3. Kap. 2.) ist hier nur ein spezieller Fall erwähnt. Wenn nämlich unter Mitrhedern der eine die Gelder oder auch wohl Materialien zum Schiffsbau oder zur Ausbesserung oder Ausrüstung oder zu anderem dem Schiffe nützlichen Behufe verweigert, so steht es jedem anderen Mitrheder frei, entweder das Geld selbst vorzustrecken oder von einem anderen zu leihen, und muss der säumige Rheder die Summe nach 4 Monat (mit 12pCt.) zurückzahlen und dient bis zur Rückzahlung das Schiff dem Darleiher zum sichern Unterpfande, der nach der viermonatlichen Verfallzeit sich daraus befriedigt machen darf.

VI. Das Dänische hat das dingliche Recht des Schiffsbaumeisters, sowie dessen, der Geld zur Erbauung oder Ausrüstung eines Schiffes hergab, anerkannt. Der Baumeister geht allen und, anderweitig unter gleichen, der frühere Contrahent dem späteren vor, und dauert das Privileg nur so lange, als das Schiff noch keine Reise seitdem gemacht het. Pöhls S. 91. Gesetzbuch Christians V. B. 4. Kap. 5. Art. 9 [47]).

46. Nach Pöhls Seite 96 gegen Hasche, Erläuterung der neuen Falliten-Ordnung.

47. Nach Jacobsen S. 9 hat in Altona der Schiffbauer, der ein

Wie alle Forderungen an einem Schiffe, so erlöschen auch diese privilegirten in der Regel mit dem Untergange des Schiffes. Dagegen bietet sich noch die Frage dar[48]), in wiefern Schiffe, die durch öffentliche Behörden verkauft werden, für Schulden, die vor dem Verkauf auf dem Schiffe hafteten, verbindlich seien. Wenn Schiffe im eigentlichen Concurse oder wegen Bodmerei- und anderer Schulden überhaupt nothwendig und unter öffentlicher Autorität, unter Beobachtung der landesüblichen Formalitäten, Proclamen etc. verkauft werden, so ist anzunehmen, dass der öffentliche Kaufbrief die Mortifizirung der vormaligen Schulden bewirke und auch in allen fremden Ländern diese Wirkung haben müsse; denn eigentlich sind ja hier diese Schulden nicht durch den Verkauf selbst erst vernichtet, sondern durch das Ereigniss der Ueberschuldung, also durch Zufall (casus). Ferner muss selbst der von den Schiffsrhedern, gleichviel aus welchem Grunde, veranstaltete öffentliche (gerichtliche) Verkauf diese Wirkung haben, falls nur ein genügend verbreitetes öffentliches Proclam vorhergegangen ist. Nach dem Spanischen Handelsgesetzbuch Art. 600 wird denn auch durch den Verkauf in öffentlicher Auction durch die gerichtliche Behörde jede Forderung am Schiffe aufgehoben; doch wird (Art. 601) ein auf der Reise begriffenes Schiff verkauft, so bleibt das Recht der Gläubiger daran unversehrt, bis zur Rückkehr in den Hafen, wo es immatriculirt ist und während der folgenden sechs Monat. Das Holländische Handelsgesetzbuch Art. 316 bestimmt, dass bei dem Verkauf eines Holländischen Schiffes im Auslande die Lasten, Privilegien und Rechte in Bestand bleiben. Nach dem Französischen Handelsgesetzbuche (Art. 193. 194) erlöschen Schulden der Art, ausser den gemeinen Arten der Auflösung von Verbindlichkeiten, auch noch 1) durch förmlichen gerichtlichen Verkauf und 2) dann, wenn nach geschehenem freiwilligen Verkaufe das Schiff unter dem Namen und auf Gefahr des neuen Eigenthümers und ohne

---

Schiff baut oder reparirt und es folglich in seinem Besitze hat, das Recht, wenn ihm keine Bezahlung wird, die actia hypothecaria anzustellen und das Schiff in einem durch die Zeitungen bekannt zu machenden Termine öffentlich verkaufen zu lassen.

48. Vergl. Jacobsen S. 29 und 30.

Widerspruch von Seiten der Gläubiger des Verkäufers, eine Seereise gemacht hat[49]).

---

49. Dass aber ein Schiff eine Seereise gemacht habe, wird nach Art. 194 dann angenommen, 1) wenn bescheinigt wird, dass es aus einem Hafen aus- und 30 Tage nachher in einen anderen eingelaufen sei; oder 2) wenn, ohne dass es in einen anderen Hafen eingelaufen wäre, zwischen seinem Abgange und seiner Rückkehr in denselben Hafen, mehr als 60 Tage verflossen sind; oder 3) wenn das Schiff, nachdem es abgesegelt ist, um eine grosse Reise zu machen, mehr als 60 Tage, ohne Reclamation der Gläubiger, in See gewesen ist.

Abschnitt III.

Von der Rhederei.

Literatur: Pöhls, S. 98—140; Jacobsen, S. 22—51; Abbott Kap. I. und II.; Pardessus, cours de droit com. III. tom. n. 600—623.

§ 49. Begriff der Rhederei.

Der Eigenthümer eines Privatseeschiffes wird Rheder [1]) oder Schiffspatron genannt, und da das Eigenthum an Seeschiffen sich vorzugsweise durch die Fracht als nutzbar erweist, so nennt man Rhederei das Gewerbe der Frachtfahrt mit

---

1. Englisch: owner of ship; lateinisch: exercitor navis. Wörtlich ist Rheder eigentlich Ausrüster vom alten rhaiden, rheden d. i. rüsten, ausrüsten. Bisweilen ist übrigens Eigenthümer (propriétaire) und Ausrüster (armateur, outtrader), welcher letztere also die Kosten der Ausrüstung zu einer Reise für sich hergibt, noch verschieden. Es werden im Code de commerce beide Ausdrücke armateur und propriétaire du navire gleichmässig häufig im Sinne des deutschen Rheder d. i. eben jetzt nur Eigenthümer gebraucht: vor welcher Confusion aber Bravard-Veyrières S. 322 warnt und bemerkt: der Unterschied zeige sich namentlich darin, dass der armateur das alleinige Recht habe, den Kapitain abzusetzen, wenn armateur und propriétaire zwei verschiedene Personen seien; und dass wo beide Eigenschaften in einer Person zusammentreffen, diese doch nur in ihrer Eigenschaft als armateur jenes Recht ausübe,

Seeschiffen sowohl zur Personen- als auch zur Güterbeförderung. Das Eigenthum an Schiffen kann entweder einer (physischen) Person zustehen oder mehreren Personen, die dann in einer gewissen Societät stehen (§ 54) und Mitrheder, Zusammenrheder oder Schiffsrheder heissen.

In der Regel kann jeder handlungs- und dispositionsfähige Mensch Eigenthum an Schiffen erwerben, also Rheder werden. Das Spanische Handelsgesetzbuch (Art. 616) verlangt freilich, dass jeder Rheder die zur Betreibung des Handels nach dem Gesetz erforderlichen Fähigkeiten habe, und nach Art. 617 muss sich jeder Rheder in die Handelsmatrikel seiner Provinz einschreiben lassen, in welcher letzteren Beziehung andere Seerechte ähnliches verlangen. Auch das Preussische Recht (II. 8, § 476 vergl. mit 1422 und 1423) verlangt für den Rheder obrigkeitliche Erlaubniss zur Betreibung seines Geschäfts wie bei Kaufleuten und sei namentlich jeder Kaufmann in der Regel zur Rhederei berechtigt[2]).

Die Privilegien aus der Nationalität des Schiffes (§ 44) hängen in den meisten Staaten davon ab, dass das Schiff im ausschliesslichen (oder selten nur theilweisen) Eigenthum[3]) von Staatsangehörigen stehe. Dadurch soll die nationale Rhederei gehoben werden. Siehe bereits oben § 44.

Bisweilen nennt man[4]) auch Rheder (armateur) denjenigen, welcher ein einem Andern (propriétaire) zugehöriges Schiff ganz miethet und es für seine eigene Rechnung ausrüstet und expedirt. Im Falle dass ein solcher Rheder existirt, steht er zuerst in rechtlicher Beziehung zu dem Kapitain und den Mannschaften,

2. Vergl. Koch, Preuss. Recht I. § 421. Das Gesetz ist nicht recht klar, doch erscheint das Rhedereigewerbe jetzt als ein freies.

3. Der Code de com. franç. bestimmt noch, wie ich nachträglich zu § 44 hier bemerke, dass ein franz. Rheder oder Mitrheder, wenn das Schiff als vollfranzösisch national angesehen werden solle, im Inlande leben müsse oder wenn im Auslande, sich daselbst als Associé eines franz. Handelshauses, das in Frankreich Handel treibt, aufhalten und durch ein Attest des Franz. Consuls seines Wohnortes im Auslande nachweisen müsse, dass er dem fremden Staate keinen Unterthaneneid geleistet habe etc. Pardessus, cours de droit com. III, n. 600 und Decret von 1793 18. Oct.

4. Siehe bereits die erste Note zu diesem §.

hat in der Regel die ausschliessliche Ernennungs- und Entlassungsbefugniss etc. und der eigentliche Eigenthümer haftet nur nachträglich mit seinem Schiffe. Der Ausrüster ist nicht selten der Kapitain des Schiffes. Siehe Note 1 dieses §.

Man kann Eigenthümer eines Schiffes werden, indem man es entweder erbauen lässt, oder es durch eines der Mittel, wodurch überhaupt Eigenthum übertragen wird, erwirbt, durch Kauf, Tausch, Schenkung, Erbgang u. s. w. Der Eigenthumserwerb an Schiffen bietet nicht viel Eigenthümliches dar und wird davon in den nächsten §§ gehandelt werden.

Der Rheder hat die Befugnisse eines Eigenthümers an einem körperlichen Gegenstande [5]) und kann er in der Regel sein Schiff beliebig verkaufen und überhaupt veräussern, vermiethen, zum Niessbrauch cediren, verleihen, verpfänden oder als Depositum hingeben.

§ 50. Erwerb von Schiffen [6]).

1) Durch Erbauung [7]). In der Regel erwirbt der Bauherr Eigenthum an dem erbaueten Schiffe, selbst wenn er es ganz oder theilweis aus fremden Materialien zurichten liess [8]). Wenn mehrere Personen durch einen in der Regel schriftlich abzuschliessenden Contract (pactum de ineunda societate dominii) zur Erbauung eines Schiffes sich vereinigt hatten, wo dann jeder nach Verhältniss seiner Part [9]) zu den Kosten beisteuern muss,

---

5. Also Eigenthum im streng juristischen (Römischen) Sinne.

6. Pöhls l. c. Jacobsen l. h. Kent, commentaries on American law (2. ed. New-York 1832) vol. III. lecture 45. pag. 130—133.

7. Siehe was bereits § 42 gesagt worden ist.

8. Preuss. L.R. II. 8. § 1393.

9. Es wird aber der geringste Beitrag der Genossen als Mass für die Bestimmung der Grösse der übrigen Beiträge angesehen, so dass eben der geringste Theilnehmer nur eine, die anderen mehrere, auch bruchtheilige Parten haben können. Was man hier Parten oder Schiffsparten nennt, heisst in anderen Geschäftszweigen Actie; auch mit den Kuxen lässt sich ein Vergleich machen, besonders wo man wie in Frankreich das Schiff in 24 gleiche Parten (quirats, portions) theilt und darnach die Antheile jedes Einzelnen bestimmt.

so erwerben alle ein gemeinschaftliches Eigenthum als Mitrheder.

2) Durch Kauf. Der Einzelnrheder kann das Schiff (nebst Zubehör) und der Mitrheder seine Part in der Regel frei verkaufen und überhaupt veräussern, nur dass Mitrheder ein Vorkaufsrecht [10]) gegenüber Fremden zu haben pflegen. Ob der Verkauf öffentlich oder unter der Hand geschehen müsse, ist nach den verschiedenen Seerechten und nach dem einzelnen Falle verschieden zu bestimmen; ein freiwilliger Verkauf wird in der Regel auch unter der Hand (durch Mäkler) geschehen dürfen, ja er geschieht im kaufmännischen Verkehr meist ohne alle Form durch blosse Briefe, Quittungen, Reverse, Notizen, wie bei anderem beweglichen Eigenthum [11]); ein gezwungener Verkauf ist immer ein förmlicher gerichtlicher. Auch müssen, damit volles Eigenthum an den Erwerber übergehe und das dingliche Recht des früheren Eigenthümers erlösche, damit also namentlich jene usuellen kaufmännischen Eigenthumsübertragungen die vollen juristischen Wirkungen vor Gericht erlangen, nach allen neueren Seerechten, gewisse Formen erfüllt werden. Namentlich bedarf es wie bei jedem Kaufe der Zahlung oder Kreditirung des Kaufpreises, sowie einer (wenn auch nur symbolischen [12])) Besitzübertragung, um das volle juristische Eigenthum auf den neuen Erwerber überzutragen. Ja in der Regel muss nach den neueren

---

10. Hanseat. Recht III. Art. 10. Cod. Venet. I. 1 n. 16 und I. 9 n. 8. Das Consulat Kap. 54 gibt es auch dem Schiffer, doch wohl nur als Mitrheder, was derselbe im Mittelalter in der Regel war. — Preuss. L. R. l. c. § 1437, 38, 40 (doch nur binnen 3 Tagen nach gehöriger Meldung, sonst haben sie innerhalb vier Wochen ein Rückforderungsrecht).

11. Jacobsen S. 38.

12. Im Nothfalle, also wo keine andere Uebertragung des Besitzes möglich ist, wird auch schon eine blosse gegenseitige Unterzeichnung und Auslieferung (der Duplicate) des Kaufbriefes als symbolische Tradition angesehen, selbst in England. Jacobsen S. 27. Abbott Seite 10.

Seerechten der Schiffsverkauf schriftlich vollzogen werden [13]) und hat man bei bloss mündlicher Schliessung immer erst eine Klage auf Vollziehung des Contracts, und noch kein Eigenthum und keine Vindicationsrechte. Die betreffende Urkunde ist der Kaufbrief, der allerdings theils privatim, theils öffentlich abgefasst sein kann; doch ist gegenüber ausländischen Behörden immer nur ein gerichtlicher oder doch notarieller oder wenigstens beglaubigter Kaufbrief zum vollen Beweise des Eigenthums genügend, und namentlich ist man in Kriegszeiten bei Prisengerichten darin streng [14]), so dass hier der förmlichste [15]) Kaufbrief zu empfehlen ist.

---

13. Code de commerce fr. Art. 195. Nach Holländischen, Englischen, Amerikan. Rechte ist sogar Eintragung in die Matrikel oder Register der Nationalschiffe nothwendig zur Uebertragung des vollen nationalen Eigenthums. Das Spanische Handelsgesetzbuch verlangt allemal eine öffentliche Urkunde.

14. Cautelen des Kaufbriefs sind: genaue Bezeichnung des Namens, namentlich (bei Kriegszeiten) der Nationalität der Contrahenten, Bestimmung wegen Evictionsleistung und ob mit oder ohne Inventar verkauft sei, die Höhe des Kaufpreises und die Art ihrer Zahlung, wobei zu erinnern, dass blosse (leicht fingirte) Zahlungen durch Wechselbriefe, ja überhaupt bedeutende Creditirung, sowie Erwähnung des Rückkaufes in den Prisengerichten den Verdacht eines Scheinkaufes zu begründen angesehen werden; Erwähnung der förmlichen Tradirung; Anhängung oder wenn der Kaufbrief gerichtlich abgeschlossen ist, Erwähnung der Legitimationen bei einem Verkaufe durch Stellvertreter etc. — Uebrigens ist nach Preuss. Rechte (l. c. § 1400 und 1399) der Verkauf mit Inventar nicht nothwendig; Pöhls Seite 113 und Jacobsen S. 24 behaupten es fälschlich.

15. Demnach findet bei der Erwerbung von Schiffen durch Kauf eine dreifache Verschiedenheit und Steigerung der Formen statt. Kaufleute unter sich betrachten ein Geschäft der Art ohne alle Form als gültig; die Gerichte aller Art verlangen zur jurist. Vollendung wesentlich eine gewisse Förmlichkeit, und endlich Prisengerichte in Kriegszeiten steigern diese Formforderungen bis zur höchsten Höhe und zwar aus Nothrücksichten. Uebrigens scheinen diese 3 Steigerungen durchaus im Wesen jedes einzelnen dieser drei Lebensorgane begründet zu sein. Kaufleute müssen auf blossen Credit handeln; Juristen müssen Formen haben; der Krieg hat nothwendig einen Ausnahmecharakter.

Ein Verkauf des Schiffes in transitu (auf der Reise) ist zwar in der Regel erlaubt, doch unbeschadet der Rechte der privilegirten Gläubiger am Schiffe[16]), und muss namentlich nach Englischem und Amerikanischen Rechte die Besitznahme bald (nach Ankunft des Schiffes im Hafen) nachfolgen.

Gegenüber Prisengerichten in Kriegszeiten ist aber ein solcher Verkauf leicht eines Scheinkaufs verdächtig[17]), besonders bei einer beabsichtigten Veränderung des Nationalcharakters des Schiffes, und bei einer bedeutenden Creditirung des Kaufpreises oder blosser Zahlung in Wechselbriefen, endlich wegen der Formlosigkeit des Geschäftes, da ja allemal die Besitzübertragung fehlt.

Diejenigen, welche die Grundsätze der Franz. Prisengerichte annehmen, erkennen die Eigenthumsrechte der Käufer nicht an, welche Schiffe ankaufen, die während eines obschwebenden Krieges auch nur einen Augenblick einen feindlichen Eigenthümer gehabt haben, mit Ausnahme der von Franz. Prisengerichten verurtheilten, erklären aber den Ankauf Französischer, durch den Feind eroberter und condemnirter Schiffe von Seiten der Neutralen für rechtsgültig. In England wird der Ankauf

16. Spanisches Handelsgesetzbuch Art. 661, Code de com. fr. Art. 196, auch Preuss. L. R. l. c. 1401. Abbot S. 14. Robinson, Admiralitätsraports, I. 124. Siehe auch oben § 48.

17. Besonders streng sind hierin die Franzosen. Gesetz vom 14. Febr. 1793. 2. März 1797. Siehe auch Code des prises tom II. pag. 280; wodurch eigentlich der Verkauf in transitu verboten ist, nämlich in Kriegszeiten. Auch steht in England, wo sonst Verkäufe in transitu erlaubt sind, fest, dass dieselben nicht anzuerkennen sind, wenn sie eben nur abgeschlossen werden, um den Folgen des Krieges (von Seiten der feindlichen Partei) zu entgehen (cf. Pöhls Seite 109), namentlich also wo feindliches Eigenthum dem Schein nach dadurch zum neutralen erhoben werden soll: sog. Neutralisiren, was vor den Prisengerichten zu verdecken in der Regel nur durch mehrere meineidige Zeugnisse (besonders des Kapitains und der attestirenden Beamten) möglich ist. Jacobsen 39 ff. schildert das Neutralisiren näher, findet aber diese Scheinübertragungen eben nicht sehr tadelnswerth, indem er trotz mancher anderen Redensarten sie dem Feinde gegenüber möglichst aufrecht erhalten wissen will.

feindlicher, förmlich (also z. B. nicht bloss durch Consuln im neutralen Hafen) [18]) condemnirter Schiffe als völlig rechtsbeständig anerkannt.

Wenn nun aber ein Schiff in Feindesland von einem Neutralen gekauft ist und hierauf fortwährend im feindlichen Handel beschäftigt bleibt, ja vielleicht (seit Jahren) nach Abschluss des Verkaufes nicht einmal in Besitz oder auch nur zu Gesicht des Käufers gekommen ist, so ist dies Englischen Prisengerichten als ein so purer Scheinkauf erschienen, dass sie nicht einmal ferneren Beweis des Eigenthums, wie überhaupt nicht gegen Scheinschiffspapiere, dem Käufer gestatteten. Robinson VI., S. 138. Jacobsen S. 34 und 42.

Die Verbindlichkeit zur Evictionsleistung findet sich auch beim Schiffsverkaufe und zwar beim freiwilligen Verkaufe unbedingt, wie es heisst; der Verkäufer muss das Schiff frei auf allen Häfen und Strömen liefern [19]); also haftet er persönlich für wirkliche Eigenthumsübertragung, sowie für die (stillschweigend oder ausdrücklich erklärte) Nichtexistenz von Bodmerei- und Havarieschulden und anderen Schiffsschulden der Art, für welche das Schiff haftet (§ 48). Bei einem gezwungenen Verkaufe findet diese Haftung nicht statt, und ist der kraft eines dinglichen Rechtes am Schiffe verkaufende Gläubiger nur dann persönlich verpflichtet, wenn es sich nachträglich herausstellt, dass sein Recht (unter mehreren concurrirenden) nicht das stärkste (z. B. seine Bodmerei nicht die jüngste) und er mithin gar nicht zum Verkaufe fürs Erste berechtigt gewesen ist [20]).

---

18. Streitig ist, ob die Condemnation der Prise nur vor einem Gerichte des erobernden Feindes (oder dessen Alliirten) erfolgen und ob die Prise dabei im neutralen Gebiete verbleiben und ob endlich ein neutrales Gericht über die Rechtsbeständigkeit der Prise erkennen dürfe. Siehe den letzten Abschnitt.

19. Pöhls S. 106. Jacobsen S. 26, 34. Preuss. L. R. I. c. 1402. Targa, Ponderazioni p. 48. Ganz ähnlich hat der Verkäufer eines Pferdes zu gewähren nach dem Sprichwort: dass das Pferd von jedem Wasser trinken könne.

20. Siehe besonders oben § 48 und Pöhls S. 107.

Wenn in Kriegszeiten der neutrale Käufer das feindliche Schiff des feindlichen Verkäufers ohne Rücksicht auf die ihm ja bekannten Grundsätze der Prisengerichte kauft und nachher das Schiff aufgebracht und wegen angeblich mangelnder voller Eigenthumsübertragung oder überhaupt nach prisenrechtlichen Ausnahmegrundsätzen als Prise condemnirt wird, so ist das seine Schuld und haftet der Verkäufer nicht für Eviction.

Ueber die Wirkung des Verkaufes der verschiedenen Art auf die Existenz älterer dinglicher Rechte ist oben § 48 bereits gesprochen.

3) Die Eigenthumsübertragung an Schiffen durch Tausch, Schenkung, Erbgang hat nichts Eigenthümliches[21]). Nur ist namentlich gegenüber fremden Prisengerichten dahin zu sehen, diese Eigenthumstitel durch möglichst förmliche und öffentliche Urkunden erweisen zu können, die den Schiffspapieren beigefügt sein müssen. Die Kaperreglements sprechen übrigens in der Regel nur vom Kaufbriefe, und von keinen anderen die Eigenthumsübertragung beweisenden Urkunden (Jacobsen S. 37); doch ist das nicht wörtlich zu nehmen.

4) Erwerb durch Condemnation und Confiscation[22]). Die strafrechtliche Confiscirung eines Schiffes kann eigentlich die dinglichen Rechte der Gläubiger nicht vernichten; doch wenn einmal das confiscirte Schiff von der Regierung unbedingt verkauft ist, so werden sich die Gläubiger nur noch an den Fiscus halten dürfen. Bei Condemnirungen durch Prisengerichte werden in der Regel die Rechte der Gläubiger nicht respectirt, so wenig wie die Rechte des Eigenthümers selbst, und erwirbt der Käufer der Prise freies Eigenthum. Uebrigens kann man mit Sicherheit nur von Kapern oder Kriegsschiffen aufgebrachte und von Gerichten des feindlichen (allenfalls neutralen?) Landes condemnirte Prisen kaufen. Seeräuber können nie ein

---

21. Durch Dereliction und hinzukommende Occupation können jetzt Private in der Regel kein Eigenthum mehr an Schiffen erwerben; sie bekommen nur ein Berglohn und verfügt der Staat anderweitig über das herrenlose Schiff. Siehe unten.

22. Wegen der prisengerichtlichen Condemnationen wird noch auf den letzten Abschnitt verwiesen. Jacobsen S. 37. Pöhls 110 111. Abbott (6) S. 18. 63. 631. Siehe auch oben § 48.

Schiff mit der Wirkung verkaufen, dass das Eigenthum des Beraubten dadurch erlösche. Die Barbareskenstaaten gelten jetzt[23]) nicht mehr als Seeräuber, sondern als Feinde der beraubten Nationalen. Von Insurgenten erbeutete Schiffe zu kaufen ist gefährlich, wegen des noch zweifelhaften Charakters ihrer politischen (rechtlichen) Existenz. — Das gerichtliche Condemnations- oder Confiscations-Erkenntniss ist hier allemal neben dem Kaufbriefe von dem Käufer zum vollständigen Beweise seines Eigenthumes zu produciren, wenigstens in Prisengerichten.

5) Durch Verjährung. Im Allgemeinen wird hierbei wohl überall, ausser den anderweitigen Erfordernissen der Verjährung, die Zeitfrist für Immobilien gefordert, wenigstens nach gemeinem Deutschen Rechte sowie nach Franz. Rechte. Auch darf der Kapitain ein Schiff nicht verjähren gegenüber denjenigen, die ihn eingesetzt haben[24]). Ueberhaupt ist die Verjährung von Schiffen (wie z. B. auch von Häusern u. Ländereien) wegen der in allen Ländern vorgeschriebenen Schiffspapiere schwierig und selten. Doch wird der Kauf von einem Nichteigenthümer ohne Wissen des Käufers diesen zur Verjährung berechtigen müssen. Ebenso wird der Miteigenthümer eines Schiffes durch einen ausschliesslichen und fortdauernden Besitz des ganzen Schiffes das ganze Schiff ersitzen können, falls er nur nicht in mala fide ist. Ebenso verhält es sich mit dem Nutzniesser, Befrachter und Pfandinhaber.

Ausser dem bereits im Verlaufe dieses § gelegentlich Angedeuteten hat der Verlust des Eigenthums an Schiffen nichts Eigenthümliches.

---

23. Seit Bynkershoek etwa (quaest. iuris publ. I. 1. Kap. 17. p. 124).

24. Ordonn. de la mar. 1681. I. 12. Art. 1, wie er es denn auch nicht veräussern darf ohne speciellen Auftrag dazu. Uebrigens ist, soviel ich weiss, nur das Franz. Recht in der Lehre von der Verjährung der Schiffe einiger Massen umständlich. cf. Pardessus cours de dr. com. III. n. 617—19. Im Spanischen Rechte (Art. 587) heisst es ganz unbedingt: der Kapitain kann das Eigenthum des Schiffes nicht durch Verjährung erwerben,

§ 51. Verhältniss unter Mitrhedern [25]).

Die Rheder oder Mitrheder oder Schiffspartner oder Schiffsfreunde (§ 40) stehen mit einander in einer sogen. particulären Gemeinschaft (Societät) nämlich in Bezug auf das Schiff; sie bilden eine Art Actiengesellschaft. Ihr rechtliches Verhältniss zum Schiffe charakterisirt sich als ein Römisches Miteigenthum (condominium iuris Romani), so dass Jeder seine Part als einen ideellen Theil des Ganzen hat, nicht als sogen. Deutsches Gesammteigenthum, wornach jeder Genosse ein Recht auf das Ganze (ius in solidum) haben soll. Es stehen die einzelnen Schiffsparten in engster Verbindung und bilden zusammen wieder ein rechtliches Object, ein Ganzes, welches das dingliche Fundament des rechtlichen Verhältnisses unter den Rhedern bildet und worin die gegenseitigen rechtlichen Beziehungen derselben sich concentriren. Doch hat jeder einzelne Rheder für sich ein besonderes und individuelles Interesse am Ganzen, wie es Abbott ausdrückt, und hat zugleich an seiner Part eine Art von selbstständigem individuellem Eigenthum, über welches er, nur beschränkt durch das Vorkaufsrecht der Mitrheder, frei unter Lebenden und von Todeswegen verfügen kann und welches sich auf seine natürlichen Erben nach seinem Tode vererbt, keineswegs den übrigen Theilnehmern accrescirt [26]).

---

25. Vergl. Koch, Preuss. Recht I. § 422. Pöhls, Seerecht S. 99. 100. und besonders 113—22, sowie wegen der Particularrechte Seite 123—140. Jacobsen 51—66. Pardessus l. c. n. 620—623.

26. In England (Abbott (6) S. 84) kommt (oder kam) ausnahmsweise auch noch eine Art von Deutschem Gesammteigenthum unter Mitrhedern vor und dies scheint besonders noch in Amerika wenigstens bisweilen der Fall zu sein. cf. vorzüglich Kent, commentaries III. Lect. 45. S. 151. sq.. Nach diesem Autor verhält sich die Sache so. Gewöhnlich sind die Mitrheder (part-owners of a ship) tenants in common d. h. eben Römische Miteigenthümer und unter ihnen entscheidet in der Regel Stimmenmehrheit, und kann der Einzelne nur über seine Part verfügen, nicht die Anderen zum Verkaufe der ihrigen und somit auch nicht der Gesammtheit aller Parten, also des ganzen Schiffes, auch nicht durch Stimmenmehrheit, mit Hülfe seiner Genossen die übrigen zum Verkaufe des Schiffes

Zunächst ist ihr gegenseitiges Verhältniss nach den besonderen Bestimmungen des unter ihnen errichteten Contracts zu beurtheilen, nach dem sog. Rhederbriefe, der bisweilen zugleich die Bestimmungen über das erst zu erbauende und die Gesellschaft erst nach Vollendung des Baues als Rhedergesellschaft vollständig constituirende Schiff enthält, also zugleich das vorbereitende pactum de ineunda societate[27]) umfasst (§ 49). Dieses letztere begründet für die Theilnehmer eine Pflicht zur Leistung des Einschusses zum Behufe des Schiffbaues und nach Verhältniss der Schiffsparten (§ 49). Diese Pflicht war nach älteren Seerechten so stark, dass die übrigen Theilnehmer oder der Schiffer, doch wohl eben nur als Theilnehmer, die Wahl hatten, den Säumigen mit einer persönlichen Klage zu belangen oder den rückständigen Antheil sogleich für dessen Rechnung aufzunehmen[28]) doch befreite schon das Consulat (cap. 47) die

---

zwingen, obgleich in Nordamerika, wenn anders Streitigkeiten unter den Mitrhedern wegen Verwendung des Schiffes nicht zu schlichten waren, die Gerichte (z. B. der Circuit Court of Pennsylvania im Jahre 1830, in einer Sache, wo die Parteigner gleich getheilt mit ihren Ansichten sich gegenüberstanden) den Verkauf erkannten, und berief sich dabei der erkennende Richter Washington auf die Franz. Ordonnanz von 1681 (liv. II. tit. 8), indem er ausdrücklich vom Engl. Rechte abweichen zu dürfen erklärte. Doch können nun die Mitrheder (partner of a ship dann genannt) auch in einer Art Gesammteigenthum stehen als chattels, joint-tenants of law und in einem solchen Falle kann jeder Rheder auch über das Ganze verfügen, folglich auch die Veräusserung des Schiffes durchsetzen. Ob nun ein Rheder part-owner oder ob er partner sei, das hängt von den Umständen ab (Kent S. 153). Doch ist das zweite Verhältniss immer nur als Ausnahme zu betrachten. — In andern Ländern kennt man dieses zweite Verhältniss unter Rhedern nicht.

27. In Russland ist dieser Contract wegen Erbauung oder auch Ankaufes eines Schiffes allemal schriftlich abzuschliessen. Russ. Ordnung der Handelssch. VIII. 151—157. IX. 178.

28. Cons. del mare. c. 46; Cod. Venet. I. 1. n. 13. Jetzt wird nur eine persönliche Klage auf Leistung zu gestatten sein; in Frankreich ist das alte Recht ausdrücklich beibehalten, doch muss die Aufnahme des Geldes unter gerichtlicher Autorität geschehen. Code de com. 233. Auch in Schweden nach III. cap. II. des Seerechts.

Erben eines Theilnehmers von der Verpflichtung zu anfänglicher oder weiterer Einzahlung [29]. Die daselbst gleichfalls (c. 48. 49) aufgestellte allerdings relative Verpflichtung der Rheder, wenn das Schiff grösser als verabredet im Verlaufe des Baues geräth, zu den verabredeten Beiträgen Nachschüsse zu liefern, ist heutiges Tages unpraktisch.

Der Rhederbrief bedarf in der Regel keiner Form, wird aber natürlich gewöhnlich schriftlich sein und ist dies z. B. in Dänemark Vorschrift.

Fehlt es an einem Rhederbriefe, so treten die Regeln von der zufälligen Gemeinschaft ein. Es ist schon nach Römischem Rechte erlaubt, dass von den Mitrhedern der eine nicht den Verlust trage und nur am Gewinne Theil habe [30]. Gewinn und Verlust vertheilt sich aber in der Regel nach Verhältniss der Schiffsparten, Die Mehrheit der nach der Grösse der Schiffsparten der Votanten zu berechnenden Stimmen gibt in allen zweifelhaften Fällen den Ausschlag. Doch kann 1) die Minderheit nicht unnöthiger Weise von der Mehrheit gezwungen werden, das Schiff ohne Benutzung still liegen zu lassen [31].

---

29. Nur so erkläre ich Kap. 47.

30. L. 29. § 1. D. 17. 2; namentlich ist dies in allen Fällen zu gestatten, wo der eine Schiffsfreund, welches auch der Schiffer sein kann, besonders wichtige Dienste für alle Anderen bei dem Geschäfte übernommen hat.

31. Wenigstens nach dem älteren Rechte unbedingt. Hanseat. Seerecht V. Art. 7. Auch Straccha II. n. 6; Kuricke ius mar. Hans. ad Art. 7 cit. Cleirac, us et cout. ad Art. 7 cit. sprechen sich noch dafür aus; ebenso Wedderkop; dagegen ist Valin. comment. ad II. 8. Art. 5. und Boulay-Paty I. n. 345. Pöhls Seite 115 ist schwankender Meinung. Ich glaube, dass, wenn offenbar unnöthiger Weise durch die Mehrheit eine Schiffsreise verhindert und somit der Zweck der Schiffsgemeinschaft vereitelt würde, zu Gunsten der Minderheit zu entscheiden sei. Ein Schiff ist gebaut um in See zu gehen; „ships were made to plough the ocean, and not to rot by the wall." Die Mehrheit darf nichts Widersinniges beschliessen können. Diese meine Ansicht wird unterstützt durch Pardessus l. c. n. 621, der consequent die Minorität auch zur Tragung der Kosten der Ausbesserung und Ausrüstung für die so bestimmte Reise verpflichtet hält und dies auch auf den Beschluss wegen Vermiethung des Schiffes ausdehnt.

Dagegen schützt das Englische und Amerikanische Recht gegen die eine Reise beschliessende Mehrheit der Rheder die renitirende Minderheit, indem die Mehrheit Sicherheit dahin stellen muss, entweder das Schiff zurückzuliefern oder den Werth der Antheile der Minderheit später auszuzahlen [32]), so dass also die die Reise Beschliessenden alle Kosten der Ausbesserung und Ausrüstung allein tragen, so weit selbige nicht bereits vor der Sicherstellung aufgewendet waren (Abbott, 91), aber auch allein von dem Gewinne profitiren.

2) Wenn von einer Abänderung des Bauplanes die Rede ist. Dazu kann gegenwärtig kein Rheder gezwungen werden, denn der verabredete Bauplan ist überhaupt erst das Fundament des ganzen Gemeinschaftsverhältnisses. Freilich ist, wie S. 118 bereits gesagt, das Consulat anderer Meinung.

3) Wenn die Mehrzahl den Verkauf des ganzen Schiffes beschliesst. Die Minderheit darf dadurch nicht zum Verkaufe gezwungen werden. Vielmehr wird man jedem Verkaufenwollenden nur das Recht zustehen müssen, aus der Gemeinschaft auszutreten, nämlich seine Part gleich einer anderen Actie zu verkaufen (Pöhls S. 116) [33]). Die alten Seerechte (Consulat

---

32. Kent, comment. III. lect. 45. n. 4. S. 151. 52 und die vielen Citate daselbst, sowie bes. Abbott I. 3. n. 2. S. 85 ff.

33. Dadurch wird denn nach modernen Rechtsbegriffen keineswegs die Societät der Rheder aufgehoben, wie nach Röm. Begriffen, nach welchen ja auch durch den Austritt eines socius streng genommen die Societät aufgehoben wird. Sondern die Societät hat bei uns mehr einen selbstständigen Charakter. Zur freiwilligen Veräusserung des Schiffes gehört Einstimmigkeit der Rheder. Auch muss ich mich gegen Pardessus erklären, der zwar im Allgemeinen meiner Ansicht ist und Einstimmigkeit verlangt (n. 623), indessen hinzusetzt: wird sie nicht erhalten, so muss das Schiff öffentlich versteigert werden. Die Schiffsparten sind eine Art Actien und erscheinen als so selbstständige Ganze und sind sogleich so flüssiger Natur und der Handel damit ist so leicht und gewöhnlich, dass kein Grund abzusehen ist, weshalb zu einer Versteigerung des Schiffes in dem besagten Falle geschritten werden müsse. Zur Vermeidung von Collisionen wird es zweckmässig sein, im Rhederbriefe bestimmt festzusetzen, ob Majorität von ⅔, ¾ oder Einstimmigkeit den Verkauf beschliessen könne.

und auch noch Codex von Venedig) bestimmen, dass ein Schiff nicht eher verkauft werden dürfe, bis es wenigstens eine Reise gemacht habe. Auch geben sie den Mitrhedern ein Vorkaufsrecht, was auch nach den meisten neueren Seerechten noch existirt.

Uebrigens von Particularrechten der Gegenwart erkennt das Spanische Recht die Majoritätsbeschlüsse unbedingt als massgebend, auch beim Verkaufe des Schiffes an und macht nur bei Reparaturen (Art. 614), die schon auf den Antrag eines Interessenten vorgenommen werden sollen, eine Ausnahme. Das Holländ. Handelsgesetzbuch Art. 324 erklärt gleichfalls alle Majoritätsbeschlüsse selbst in Bezug auf den Verkauf für massgebend, doch muss im Streite der Verkauf öffentlich geschehen, nur kann die Rhederei während einer angefangenen Reise nicht aufgelöst werden. Die Russ. Ordnung der Handelsschiffahrt bestimmt (Art. 158—160 Hptst. VIII.), dass es jedem Rheder freistehe, auszutreten, wenn das Schiff auf gemeinschaftliche Einwilligung auseinander genommen wird oder wenn es verunglückt oder unbrauchbar oder vom Feinde genommen wird; sodann dass, wenn ein gegen Reparaturen sich sträubender Rheder austreten will, ihn die Mitrheder mit einem Viertel seines eingeschossenen Geldes abfinden dürfen; endlich dass kein Mitrheder seine Schiffspart ohne Einwilligung der übrigen verkaufen dürfe und jeder Mitrheder die Part, nach billiger Schätzung selbst an sich kaufen könne. Auch das Schwedische Recht erkennt unbedingt die Beschlüsse der Majorität an; das Vorkaufsrecht steht dem Mitrheder zu, wenn er, was der Dritte wollte, bezahlt und im Fall ihm der Verkauf nicht angezeigt, hat er 24 Stunden nach erhaltener Kunde ein Vorkaufsrecht und zwar nach einer unparteiischen Schätzung; bei einem gerichtlichen Verkauf der Part fällt aber das Vorkaufsrecht weg. Nach dem Dänischen Gesetzbuch (Buch IV. Kap. I. Art. 35 und Kap. II. Art. 5 u. 14) darf die Minderheit, wenn die Mehrheit das Schiff unbenutzt liegen lassen will, das Schiff zu einem Preise einsetzen und kaufen, muss jedoch den Preis innerhalb 6 Wochen zahlen. Können sie aber über den Preis nicht einig werden, so kann die Mehrheit (sic) das Schiff auf Aller Gefahr aussenden, und sollen die Renitirenden keinen Antheil am Gewinne haben. Um den Schiffer abzusetzen, müssen alle Rheder einig sein, doch entscheidet allenfalls das Gericht und ist allemal dem Schiffer

dann seine etwanige Part nach unparteiischer Schätzung auszuzahlen. Nach Preuss. Rechte (II. 8. § 1427 sq.)[34]) entscheidet gewöhnlich Stimmenmehrheit, die nach den Schiffsparten bestimmt wird. Ausnahmen sind: 1) Wenn das Interesse getheilt werden kann, darf ein Jeder für sich handeln und die Mehrheit der Minderheit keine Vorschriften machen. Dahin gehören z. B. Versicherungen und Befrachtungen auf eigene Rechnung. 2) Selbst gegen den Willen der Mehrheit dürfen nothwendige Reparaturen ausgeführt werden, doch kann allemal auf öffentlichen Verkauf des Schiffes gedrungen werden. 3) Ein gehörig gefasster Beschluss kann durch die Mehrheit nicht abgeändert und der Minderheit entzogen werden. 4) Bei einem Verkauf an eine bestimmte Person und für einen bestimmten Preis wird Einstimmigkeit verlangt; auf eine öffentliche Versteigerung kann Jeder, doch nur nach Vollendung der Reise, antragen. Endlich ist 5) das Vorkaufsrecht bei Veräusserung von Schiffsparten innerhalb 3 Tagen nach gehöriger Bekanntmachung auszuüben, wogegen, wenn letztere fehlt, ein Rückforderungsrecht (Näher-Recht) binnen 4 Wochen ausgeübt werden darf. Uebrigens soll bei mehreren Concurrenten der sich desshalb zuerst vor Gericht meldende Rheder bevorzugt sein, und wenn mehrere sich zugleich melden, der bisherige Besitzer die Wahl haben, auf wen er von denselben seine Part übertragen wolle.

Nach Französ. Rechte ist der freiwillige Verkauf des Schiffes wie einer Schiffspart schriftlich zu machen und ist dabei Einstimmigkeit nothwendig, wenn er an eine bestimmte Person zu einem bestimmten Preise geschieht. Pardessus n. 623. Zum Behufe eines öffentlichen Verkaufs genügt Stimmengleichheit, sofern nicht das Gegentheil schriftlich bedungen ist, doch nehmen Franz. Juristen (z. B. Boulay-Paty I. c. I. p. 348)[35]) an, dass allemal erst eine gerichtliche Autorisation nothwendig sei und dass ohne sie den Verkauf auch ein Majoritätsbeschluss der Rheder nicht anordnen könne. Ein Vorkaufsrecht findet nicht statt. — Das Hamburger Recht lässt über den Verkauf an Dritte nicht die Majorität entscheiden, sondern es muss der oder müssen die Austreten-

34. Vergl. Koch, Preuss. Recht I. § 422. S. 711.

35. Bravard-Veyrières l. c. p. 326 sagt geradezu: pour que la licitation ait lieu, il faut que la majorité y consente, à moins qu'il n'y ait convention contraire par écrit. Art. 220 des Code ist zweideutig.

wollenden das Schiff setzen oder kiesen und die Uebrigen müssen sich innerhalb 14 Tagen erklären, ob sie das Schiff zu dem Preise behalten wollen [36]). Ebenso nicht, wenn die Mehrheit unnöthiger Weise das Schiff unbenutzt liegen lassen will.

Wegen des Englischen Rechtes siehe Note 26.

Nach gemeinem Europ. Seerecht wird man dann die Fälle, wo Stimmenmehrheit entscheidet, immer als die Regel für die Regulirung der rechtlichen Verhältnisse unter den Rhedern anzusehen haben. Namentlich entscheidet die Mehrheit über die Ernennung des Kapitains, über die Lieferung von Beiträgen, über die von Anwälten, Beamten, Bevollmächtigten und namentlich des dirigirenden Rheders (Directors) § 52.

Wenn ein Mitrheder in Zahlung der beschlossenen Beiträge säumig ist, so dürfen nach älterem Rechte (Cons. del mare, Hanseat. Seerecht und Vened. Recht) seine Mitrheder oder der Director ohne weiteres Geld auf dessen Gefahr aufnehmen, doch wird es jetzt allemal besser sein, dazu eine Autorisation vom Gerichte einzuholen oder diese Bestimmung im Rhederbriefe festzusetzen. Auch darf man nicht behaupten, dass die übrigen Mitrheder an der Part des Säumigen ein dingliches Recht (Pfandrecht) haben. Dagegen erwirbt derjenige Rheder natürlicher Weise ein dingliches Recht am Schiffe, der einen Gläubiger, welcher ein solches dingliches Recht am Schiffe besass, befriedigt.

Nach allgemeinen Rechtsregeln über Beurtheilung einer particulären Societät, als welche die Mitrhederei nach dem Obigen erscheint, kann ein Rheder seine Mitrheder durch seine Handlungen, namentlich auch gegenüber Dritten nicht verpflichten, sondern nur seine Part verpfänden, es sei denn dass er 1) durch den Rhederbrief oder sonst von seinen Mitrhedern dazu bevollmächtigt sei; oder wo 2) speziell Gesetz oder Richterspruch ihn dazu autorisiren, z. B. wenn er für den Säumigen Gelder zur Verwendung in das Schiff aufnehmen darf, wo er den Mitrheder aber doch nur zur Zahlung an ihn, nicht aber an

36. Dies ist nach dem Consulat der See. Hamb. Stat. II. 3. Artikel 1. Vergl. mit dem Lübischen Rechte (VI. 4. Art. 6).

den Dritten verpflichtet; freilich ist die Wirkung dieselbe; oder 3) wegen in rem versio; überall, wo ein Rheder Ausgaben, die für das Schiff nothwendig oder auch nützlich waren, über den Betrag seiner Rate deckt, da verpflichtet er seine Mitrheder, ihn pro rata zu entschädigen; selbst ein Fremder würde im Falle solcher Verwendungen als negotiorum gestor auftreten können.

Uebrigens müssen die Rheder, wenn das Schiff, also ihr Eigenthum die vollen Rechte der Nationalität geniessen soll, in den meisten Ländern sämmtlich Nationale des Landes (Bürger oder Staatsangehörige) sein und häufig wird auch noch verlangt, dass sie sich auch dauernd in ihrem Vaterlande aufhalten. Siehe wegen der Details hiervon oben § 44.

So lange ein Schiff auf der Reise sich befindet, können in der Regel die Mitrheder die Auflösung ihrer Gemeinschaft nicht verlangen [37]).

§ 52. Dirigirender Rheder.

Derselbe heisst auch correspondirender oder buchführender Rheder oder Director oder Directeur oder Buchhalter [38]). Er ist der juristische Stellvertreter, der Generalagent, wie Abbott sagt, zur Leitung der gemeinsamen Interessen der Rhederei, in Bezug auf die Benutzung und Verwendung des Schiffes. Uebrigens kann auch ein Nichtrheder als Director angestellt werden und ist dann bloss Beamter der Rhederei, der aber im Ganzen ganz dieselben Befugnisse und Verpflichtungen hat als ein dirigirender Mitrheder; er heisst natürlich nur Buchhalter oder Director ohne den Zusatz Rheder [39]).

---

37. Preuss. Landrecht l. c. § 1433, doch wird 1434 eine Ausnahme im Falle des Concurses eines Mitrheders gemacht und 1435 eine andere. Holländ. Gesetzbuch Art. 325 ohne alle Ausnahme.

38. Das Franz. und Spanische Recht enthält über ihn keine directen Vorschriften und ersteres hat auch wohl keinen besonderen Namen für ihn. Englisch heisst er husband of ship. Abbott, S. 91—93. Das Holländische Gesetzbuch Art. 326—340 verbreitet sich am ausführlichsten über seine Rechte und Pflichten.

39. Nach dem Holländ. Gesetzbuch Art. 326 kann ein Nichtrheder zum Buchhalter nur mit Zustimmung sämmtlicher Rheder ernannt werden.

Es ist nun zwar nicht nothwendig, aber doch sehr nützlich für die prompte und sichere Ausführung des Rhedereigeschäfts, und sehr gewöhnlich, einen solchen stehenden Dirigenten zu ernennen: sonst lässt sich auch, unter Besorgung jedes einzelnen Geschäfts durch einen jedesmaligen besonderen Auftrag an einen Mitrheder oder auch einen anderen Bevollmächtigten, das Rhedereigeschäft, freilich sehr schwerfällig, leiten.

Der Director wird durch Stimmenmehrheit ernannt und entlassen, und ist häufig der, welcher die meisten Parten am Schiffe eigenthümlich hat. Er hat im Ganzen die Rechte und Pflichten eines Handlungsfactors oder Disponenten. Doch bestimmt sich in der Regel sein Wirkungskreis und bestimmen sich seine Obliegenheiten nach einer speziellen Vollmacht. Nicht selten enthält bereits der Rhederbrief darüber Bestimmungen.

Ueberhaupt muss man den Director zur Besorgung aller gewöhnlichen Geschäfte der Rhederei für bevollmächtigt erachten und hat er überhaupt die gemeinsamen Interessen der Rheder in jeder Beziehung wahrzunehmen. In wichtigen, namentlich in allen ausserordentlichen Fällen wird er, wo es angeht und besonders wenn die anderen Rheder an demselben Orte oder in der Nähe wohnen und nicht Gefahr im Verzuge ist, mit den Mitrhedern Rücksprache nehmen müssen.

Die Hauptgeschäfte des Directors, falls nichts besonderes verabredet ist, sind etwa: überhaupt hat er auf redliche und gewissenhafte Weise zu handeln, die Handwerksleute und Lieferanten zu engagiren, die Officiere zu bestimmen, namentlich den Kapitain zu wählen, das Schiff ausbessern (wenigstens in Bezug auf kleine Reparaturen ohne besondere Genehmigung der Mitrheder) und gehörig zurichten und ausrüsten zu lassen, sowie die Fracht zu besorgen, die Ladungsinstrumente und anderweitigen Schiffspapiere aller Art herbeizuschaffen, die nöthigen Zölle und Abgaben zu berichtigen, Fracht und Havarien zu berechnen, die betreffenden Gelder zu erheben, zu empfangen und auszuzahlen, Rechnungen anzunehmen und auszustellen sowie zu quittiren, Beiträge von den Mitrhedern einzuziehen. cf. Abbott (6), S. 91.

Seine Acte werden, innerhalb der bezeichneten Schranken, also in Bezug auf das gemeinsame Interesse (joint concern) der Rheder, in Bezug auf die Verwendung des Schiffes, als Acte der

Gesammtheit aller einzelnen Rheder angesehen, welche für alle verpflichtend sind, und im allgemeinen vertritt er die Gesammtheit der Rhederei sowohl gegenüber jedem einzelnen Mitrheder und kann jeden derselben zur Erfüllung der obliegenden Verpflichtungen anhalten, als auch gegenüber den Beamten der Rhederei, also besonders Kapitain und Mannschaften, endlich gegenüber dritten Personen, namentlich den mit dem Bau, der Ausbesserung oder Ausrüstung des Schiffes beschäftigten Werkleuten und Lieferanten, sowie gegenüber den Abladern, Befrachtern, zuletzt auch vor Gericht.

Nicht befugt ist er zum Verkaufe des Schiffes (§ 51), ja in der Regel auch nicht einmal zur Festsetzung einer neuen Reise für das Schiff[40]), eben so wenig zur Versicherung des Schiffes[41]) oder gar der einzelnen Schiffsparten, und zwar wohl aus dem allgemeinen Grunde, weil ja jeder Rheder seine Schiffspart selbst versichern kann und somit diese Art von Geschäft nicht ausschliesslich das gemeinsame Interesse der Rhederei betrifft, mithin nicht nothwendig in den Geschäftskreis eines Dirigenten gehört; er darf keinen Wrack oder seeuntüchtiges Schiff aufzimmern lassen (§ 51)[42]), noch Bodmerei aufnehmen.

So lange sich ein Director innerhalb der gewöhnlichen Schranken seines Geschäftskreises hält, werden die Rheder gegenüber Dritten unbedingt verpflichtet, wenn z. B. auch der Director keine Rücksprache, trotzdem dass es anging, genommen, ja selbst wenn des Directors Befugnisse durch die besondere Vollmacht gegen vernünftiges Vermuthen und bei entschuldbarer Unwissenheit der dritten Contrahenten, in abnormer Weise beschränkt sind; dies wird wegen der eigenthümlichen Art des kaufmännischen Verkehres, wie er in der Rhederei vorliegt, zu statuiren sein.

---

40. Vergl. oben § 51 und bestimmt dies das Holländ. Recht Art. 331 noch ganz ausdrücklich; freilich kann die spezielle Vollmacht auch darüber sich erstrecken.

41. Holländisches Gesetzbuch Art. 333 und Englisches Recht bei Abbott S. 92.

42. Bei den Punkten, wo ich in diesem Passus auf § 51 verwiesen habe, gehört in der Regel Majoritätsbeschluss der Rheder dazu, um das Geschäft zu begründen. Siehe § 51.

Es frägt sich nun, wie weit die Gesammtheit der Rheder und die einzelnen Rheder durch die Handlungen des Directors oder auch eines anderen zu einem einzelnen Geschäfte beauftragten Rheders oder Fremden belangt werden könne. Nach Röm. Rechte[43]) würde dies wohl immer in solidum geschehen; doch ist dies unpraktisch und dem Wesen des Rhedergeschäfts nicht entsprechend, obgleich das Engl. Recht nicht nur im Allgemeinen dieselben strengen Grundsätze aufstellt, sondern auch die Mitrheder aus Geschäften, welche der einzelne Rheder ohne besondern Auftrag für die Rhederei contrahirte, in solidum verpflichtet sein lässt[44]).

Uebrigens werden wir uns hier allgemeiner fassen und die Höhe der Verpflichtung der Rhederei im Allgemeinen, nicht bloss der Mitrhederei erörtern.

Die Rhederei ist ein eigenthümliches, von den übrigen Geschäften und Vermögensverhältnissen eines Menschen leicht zu sonderndes, übersichtliches Geschäft, dessen pecuniäres Element, das Schiff, sich als ein gesondertes Vermögen betrachten lässt,

---

43. Schon nach der Analogie der societas (Mackeldey, Röm. Recht § 388), besonders aber nach der bekannten Lex: 4. D. 14. 1. Si tamen plures per se navem exerceant, pro portionibus exercitionis conveniuntur, d. h. also im Allgemeinen haften Mitrheder nur pro rata und ist namentlich der Fall hieher zu ziehen, dass ein Mitrheder für die anderen ohne Auftrag für die Rhederei contrahirte (§ 51 S. 122). Davon wird denn auch der Grund angeführt: neque enim (nämlich die Mitrheder) invicem sui magistri videntur. Und nun heisst es weiter und das geht denn unseren obigen Text an: Sed si plures exerceant, *unum* autem *de numero suo* magistrum (dirigirender Rheder) fecerint, hujus nomine *in solidum* poterunt conveniri. Sed et si servus plurium navem exerceat voluntate eorum, *idem* placuit quod in pluribus exercitoribus (also nur pro rata). Plane si *unus* (also für Erste wohl ein Mitrheder, sodann aber auch consequent jeder Dritte Fremde, nur kein Sklave) ex *communi voluntate* (also kraft speziellen Auftrages) exercuit, in *solidum* ille tenebitur; et ideo puto in *isto et in superiore casu* in *solidum* omnes teneri. Vide *Peccium*, ad rem naut. und daselbst Vinnius S. 154. Die gewöhnliche Lesart: si servus *plurimum* navem (statt wie ich geschrieben: plurium navem) ist gewiss verkehrt.

44. Ueber das Engl. Recht siehe die letzte Note dieses §.

welches nur bis zur Höhe seines Werthes den mit der Rhederei in Bezug auf den Seeverkehr Contrahirenden haftet. Das Schiff mit seinen Seereisen constituirt einen so eigenthümlichen Kreis von Lebens- und Vermögensverhältnissen der Rheder, der von so eigenthümlichen Gefahren und Vortheilen umkleidet ist, dass er füglich unter seinen eigenen besonderen Gesetzen stehen und einer gesonderten rechtlichen Beurtheilung, namentlich gegenüber anderen Vermögenssphären derselben Personen unterliegen mag, in denen doch in der Regel weder jene vielfachen und absonderlichen Gefahren, noch jene Aussichten auf ausserordentliche Vortheile sich darbieten. Zugleich wird dieses Raisonnement durch die Natur der Mitrhederei als einer Actiengesellschaft unterstützt. Schiff u. Rhederei bilden also ein gewisses abgeschlossenes Ganze, das unter seinen eigenen Gesetzen steht und wegen der auf sie Bezug habenden Rechtsverbindlichkeiten nur bis zur Höhe seines pecuniären Bestandes haftet. Diese Auffassung wird namentlich dazu beitragen, die Speculation, wegen der dadurch begründeten Klarheit und Uebersichtlichkeit des Geschäftes, und da der Geschäftsmann nicht zu fürchten braucht, vielleicht durch eine Schiffsunternehmung sein ganzes Vermögen zu verlieren, zu recht vielen Rhederei-Unternehmungen[45]) anzuregen, und wird sich schon dadurch jedem Unbefangenen als wahrhaft im Wesen des Seeverkehrs begründet documentiren, wenn sich auch nicht nachweisen liesse (— was wir sogleich versuchen werden —), dass diese Ansicht von der Rhederei überhaupt in allen wesentlichen Instituten des praktischen Europäischen Seerechts bereits seit Jahrhunderten sich geltend gemacht und deren Natur eigenthümlich bestimmt hat. Schon das Institut der Mitrhederei beruht auf demselben Grundgedanken. Eben die Rhederei ist so eigenthümlicher und so gefährlicher Art, wenn auch auf der anderen Seite möglicher Weise so geldbelohnend; dass füglich ein Einzelner nicht leicht wagen mag, ein Rhedergeschäft allein zu übernehmen. Er würde dadurch seine vermögensrechtliche Existenz zu sehr preisgeben. Er verbindet sich desshalb mit

---

45. Vinnius ad Peccium (ad rem naut. pag. 155): neque publice utile est propterea quod deterrentur homines ab exercendis navibus, si metuant, ne ex facto magistri quasi in infinitum teneantur; und vorher neque visum est *naturali aequitati* convenire, quae satis habet, si pro suis singuli portionibus conveniantur.

Anderen, gerade um nicht sein ganzes Vermögen bei der gewagten Speculation der Rhederei auf's Spiel zu setzen. Doch würde die Zusammenrhederei als solche doch noch nicht genügend die Speculation in Rhedereisachen schützen, wenn sich nicht noch eine beschränkte Haftung der Rheder für ihre Rhederei-Verbindlichkeiten im Europäischen Seeverkehrsleben eingebürgert und sich dadurch ein gesonderter Vermögenskreis für jedes Rhedergeschäft constituirt hätte. Dies ist aber geschehen in den seerechtlichen Materien von Haverien und Bodmereien und zeigt sich namentlich auch in den Verpflichtungen der Rheder aus den Handlungen und Contracten des Kapitaines sowie überhaupt gegenüber der Schiffsmannschaft und den Abladern. Es findet hier im Allgemeinen nur eine Haftung der Rheder bis zum Werthe des Schiffes statt[46]. Und fordert es die Consequenz und wird es durch die innerste Natur des Seeverkehres postulirt, dies noch weiter auszudehnen und dieselben Grundsätze auf anderweitige Verhaftungen der Rhederei, namentlich auf die in diesem § näher bezeichneten der Zusammenrhederei durch den Director, anzuwenden.

Demnach glauben wir im Gegensatz zum Römischen und Englischen Rechte die obige Frage in folgender Weise beantworten zu müssen.

1) Die Gesammtheit der einzelnen Rheder ist verhaftet nur bis zum Werthe des Schiffes nebst allem Zubehör, sowie mit Einschluss alles dessen, was durch das Schiff erworben und gewonnen wird, insofern es noch nicht in das anderweitige (abgesehen nämlich von den Schiffsparten) Eigenthum der einzelnen Rheder geflossen ist.

---

46. In neuester Zeit ist dieser Grundsatz namentlich auch in Frankreich unbedingt zur Geltung erhoben, indem durch das Gesetz v. 14. Juni 1841 der Artikel 216 des Code de commerce dahin modificirt ist, dass der Rheder überall sich durch den Abandon des Schiffes und der Fracht von aller Verbindlichkeit frei machen könne, sei diese durch Handlungen oder durch Contracte des Kapitaines entstanden. Doch kann ein blosser Ausrüster (der nicht zugleich Rheder ist), wie sich von selbst versteht, sowie ein Rheder, der zugleich Kapitain seines Schiffes ist, das Privileg nicht in Anspruch nehmen. Bravard-Veyrières S. 324.

2) Der einzelne Rheder haftet gleichfalls nur bis zum Belaufe seiner Part, worin auch alle Vortheile aus dem Geschäfte, doch ganz in derselben Weise wie unter Nr. 1, mitbegriffen sind.

3) Dabei kann es keinen Unterschied machen, ob der Director oder ein speziell beauftragter Rheder oder Fremder handelte oder ob der Director zu dem einzelnen Geschäfte noch ganz besonders beauftragt war oder dasselbe wenigstens mit besonderer Genehmigung oder doch unter spezieller Kenntnissnahme der Rhedergenossen, mit Dritten contrahirte. Denn diese Besonderheiten sind alle nicht geeignet, die bezeichnete wesentliche Natur des Rhedereigeschäftes wesentlich zu verändern, und wird demnach hier eine Ausnahme und demnach eine persönliche Haftung der Rheder über den Werth des Schiffs und resp. der Schiffsparten nur zu statuiren sein, wenn aus der Natur der besonderen Aufträge oder auch aus der ganzen Lage der Verhältnisse in dem einzelnen concreten Falle dies hervorgeht. Siehe n. 6.

4) Dieselbe beschränkte Haftung wird aber consequent auch von dem Alleinrheder gelten müssen, wenn er selbst oder durch Bevollmächtigte mit Dritten, natürlich in Bezug auf die Rhederei contrahirte. Es ist kein Grund vorhanden, wesshalb Zusammenrheder (n. 1.) und Alleinrheder hierin verschieden beurtheilt werden müssten.

5) Wegen dolus und culpa (lata) des Directors oder eines Beauftragten haftet die Rhederei natürlich nicht, wohl aber sind diese Personen dafür selbst persönlich mit ihrem gesammten Vermögen verhaftet; und ganz in derselben Weise der Alleinrheder, welcher für sich selbst, und der Mitrheder, welcher für sich selbst oder mit oder ohne Auftrag für die gesammte Rhederei contrahirte; endlich die ganze Mitrhederei, wo dann allenfalls jeder Mitrheder in solidum verhaftet sein würde.

6) Aus Gründen der Billigkeit gegenüber Dritten scheint indessen eine Ausnahme[47]) aufgestellt und eine persönliche Haftung auch über den Werth des Schiffes und resp. der

47. Diese Ausnahme wird aber allerdings sehr häufig vorkommen und gerade die meisten Contracte der Rhederei umfassen. Das sogleich zu charakterisirende Holländ. Recht erkennt sowohl unser Princip wie diese Ausnahme an.

Schiffspart statuirt werden zu müssen, ohne dass aber auch hier eine Verpflichtung in solidum bei Mitrhedern angenommen werden darf. Wenn nämlich aus den Umständen des besonderen Falles sich nichts Anderes ergeben sollte, so müssen die Rheder persönlich mit ihrem anderweitigen Vermögen für verpflichtet gehalten werden aus Contrakten, wodurch Dritte directe Ausgaben aus ihrem eigenen Vermögen machten oder persönliche Dienste leisteten, also Reparaturen am Schiffe besorgten oder andere Dienstleistungen darbrachten oder Materialien lieferten. Der Grund liegt in der Billigkeit, besonders wenn man erwägt, dass Reparaturen nicht selten den Werth des Schiffes (wegen der Kostbarkeit und Schwierigkeit der Ausbesserung, nicht in Bezug auf das Material, sondern die Arbeit) übersteigen und dass es sich hier immer um wirkliche Opfer (Dienste, Lieferungen, Arbeiten zum Besten der Rhederei) von Seiten Dritter handelt, Auch fordert es keines Wegs die Billigkeit zum Besten der Rheder, sie von dieser persönlichen Haftung in dem Falle zu befreien, wenn das Schiff durch Zufall unterging, da sie es ja als tüchtige Rheder versichern mussten.

Doch wird füglich diese Ausnahme, so viel es irgend angeht, auf die engsten Grenzen zu beschränken sein, um nicht den speculativen und wahrhaft kaufmännischen Charakter der Rhederei zu vernichten und durch zu strenge Verpflichtungen der Rheder von solchen dem Volks- und Staatsgemeinwesen so heilsamen Unternehmungen abzuhalten, was namentlich der Fall sein würde, wenn man den Rheder überhaupt persönlich mit seinem gesammten Vermögen aus der Rhedereiunternehmung verpflichtet halten wollte.

Der Einzelnrheder ist aber in den obigen Fällen mit seinem ganzen Vermögen nur dann verpflichtet, wenn er dabei selbst contrahirte oder doch besonderen Auftrag gerade dazu gab. Mit der Mitrhederei hat es aber gleichfalls, wie es scheint, folgende Bewandtniss.

Es wird auch hier jene ausnahmsweise Verpflichtung nur dann eintreten dürfen, wenn sowohl der Director als der Mitrheder oder fremde Bevollmächtigte gerade für dieses besondere Geschäft von der Rhederei ausdrücklich beauftragt war, indem in solchen Fällen ein persönliches Verpflichtetseinwollen von Seiten der Rheder mehr oder weniger ausdrücklich ausgesprochen ist. Diese Beschränkung fordert gleichfalls die Billigkeit und zwar

hier vom Standpunkte der Rheder aus zu deren Gunsten. Selbst der Director kann an sich und nach seiner amtlichen Stellung gegenüber der Rhederei nicht für befugt gehalten werden, ohne besonderen Auftrag die Rheder persönlich zu verpflichten. Auch ist kein Grund vorhanden, eine persönliche Verpflichtung für die Mitrheder (oder gar den Einzelnrheder) durch einen (entfernten) Correspondenten oder gar durch den Kapitain, sofern sie nicht ganz ausdrücklich zur Eingehung der genannten Geschäfte in jedem einzelnen Falle speziell beauftragt wurden, eintreten zu lassen. Namentlich wird man bei dem Kapitain, der ja eben nur dem Schiffe vorgesetzt ist und darüber eine Autorität hat, an sich nur eine solche Vollmacht und Befugniss präsumiren können, das Schiff und weiter nichts zu verpflichten, nicht aber die Rhederei anderweitig, da er ja, ausser in Bezug auf das Schiff, gegenüber Dritten von Anfang an nicht als Repräsentant der Rheder angesehen werden kann. Siehe übrigens wegen des ganzen Verhältnisses auch § 60. 61.

Diese von uns entwickelten Ansichten werden, namentlich in Bezug auf die Verpflichtungen durch den Director, durch die Grundsätze des Holländischen Rechtes wesentlich unterstützt[48]), sowie durch die Autorität des berühmten Georg Friedrich

---

48. Holländ. Handelsgesetzbuch von 1838 Art. 335 lautet: der Buchhalter verbindet durch seine Handlungen und eingegangenen Verbindlichkeiten alle Mitrheder, in Verhältniss zu deren Antheilen, doch sind diese befugt, ihren Antheil in dem Schiffe und in den, aus der Unternehmung, worauf die Handlungen und Verbindlichkeiten Bezug haben, verdienten und noch zu verdienenden Frachtgeldern auf die Art. 321 bezeichnete Weise abzustehen, ohne zu einem Mehreren gehalten zu sein. Art. 336. Wenn der Buchhalter, in besonderem Auftrage oder mit Vorwissen der Rhederei einige Reparaturen machen lässt oder einige Handlungen verrichtet: so sind alle Rheder dafür persönlich verbunden, in Verhältniss zu ihren Antheilen. Damit ist denn auch Art. 321 und 22 zu vergleichen. Art. 321 heisst es, dass Eigner eines Schiffes oder Mitrheder nur bis zur Höhe des Schiffes und der Schiffspart für die Handlungen und Verbindlichkeiten des Schiffes haften und sich davon überhaupt durch Abstand des Schiffes oder resp. der Part befreien können, mit der § 322 festgesetzten Ausnahme; da heisst es nämlich: der Eigner eines Schiffes oder jeder Mitrheder, in Ver-

von Martens[49]) getragen, der unbedingt nur das Schiff und resp. die Schiffspart verhaftet lässt, wogegen umgekehrt Cropp (Jurist. Abhandl. Nr. 24. S. 527 unbedingt die Person der Rheder für verpflichtet hält, und endlich Pöhls (l. c. S. 122) folgender Massen unterscheidet: „Wusste der Dritte, dass der dirigirende Rheder mit ihm contrahirte, so hat er unbedenklich einen Anspruch an die Person der übrigen Rheder, und nicht bloss an das Schiff; contrahirte er aber mit ihm allein, so hat er nur in sofern einen Anspruch an das Schiff, als der Contract von der Art ist, dass er ein dingliches Recht begründet.

Ein dritter Unbeauftragter wird natürlich die Rhederei nur dann verpflichten, wenn die actio negotiorum gestorum überhaupt begründet sein wird und kann hier natürlich die Rhederei höchstens so stark verpflichtet werden, als sie es nach dem Obigen durch ihre Beamten, Bevollmächtigten und durch die Einzelnrheder wird.

Der Director (und resp. die anderen Bevollmächtigten) der Rhederei kann von Dritten, nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen

hältniss zu seinem Antheil, ist nichtsdestoweniger persönlich verbunden für alle Reparaturen und andere Ausgaben, die zum Behufe des Schiffes in seinem besonderen Auftrage oder in dem der Rhederei gemacht sind.

Das ältere Holländ. Recht ist im Ganzen dasselbe, kennt aber die Ausnahme des Art. 336 nicht. cf. Vinnius ad Peckium (ad rem naut.) pag. 155. Auch das Handelsgesetzbuch (Entwurf) für das Königreich der Niederlande von 1826 (Buch II. Tit. II. Art. 4 u. 13) hat jene Ausnahmen noch nicht aufgestellt. — Ueberhaupt wegen des älteren Seerechts vergl. Wedderkop (introductio in ius naut. Flensburg 1752) lib. I. tit. I. § 7 und lib. III. tit. IV. § 50 in der Note, denn wenn es da heisst recentiores leges, so sind das jetzt nach 100 Jahren alte Seerechte zum grossen Theil. Ueberhaupt findet man bei Wedderkop viele vortreffliche Citate auf alle ältere Seerechte Europa's.

49. von Martens, Handelsrecht, insbesondere Wechsel- und Seerecht (3. Aufl. Göttingen 1820) § 156 (vom dirigirenden Rheder) S. 173, welcher sogar behauptet, dass „nach den neueren Gesetzen“ überhaupt nur nach Massgabe der Schiffsparten geklagt werden dürfe und sich dabei auf Wedderkop (ius naut. lib. III. 4. § 50) beruft und zwar nicht fälschlich, wie Pöhls Seite 122 Note sagt, beruft, wenn man nur das Citat auf lib. I. tit. I. § 7 nachliest.

nur insoweit in Anspruch genommen werden [50]), als er Vermögen der Rhederei in Händen hat und ist persönlich nur verhaftet, wenn er ausdrücklich im eigenen Namen und auf eigene Verantwortung contrahirte oder die Gränzen seines Auftrages überschritt oder gar dolose und culpose handelte.

Der Director (und resp. die übrigen Bevollmächtigten) haftet der Rhederei, selbst wenn er Mitrheder ist, als Geschäftsbeamter nach strengen Grundsätzen, und ist er namentlich zur Herausgabe alles Empfangenen, zur Rechnungslegung sowie zur Entschädigung wegen der durch seinen dolus und seine culpa entstandenen Benachtheiligungen überhaupt persönlich mit seinem gesammten Vermögen, nicht bloss mit seiner Part verpflichtet, doch wird es nach dem Obigen sich von selbst verstehen, dass der einzelne Mitrheder in allen diesen Fällen ihn nur pro rata belangen könne.

Ueber das Verhältniss zwischen Rhedern und Kapitain wird erst in den folgenden Abschnitten, besonders § 60. 61, zu sprechen sein.

Die Englischen [51]) Rechtsgrundsätze über Mitrhederei

---

50. Natürlich abgesehen von seinen Verpflichtungen als Mitrheder, wenn er das nämlich zugleich ist.

51. Einzelne Bemerkungen über das Englische Recht sind übrigens bereits § 51 gemacht und verweise ich darauf; cf. Abbott, l. c. Part. I. chap. III.; auch Kent, commentaries vol. III. lect. 45, sowie Pöhls l. c. S. 129—31. — Die Englische Gesetzgebung enthält keine directen Vorschriften über Mitrhederei und überlässt Alles mehr dem freien Ermessen der Rheder: either to enjoy their common property by agreement, or to suffer it to remain unenjoied, or perish by their dissension (Abbott S. 84), um sie gleichsam zu einer Uebereinstimmung zu ihrem eigenen gemeinsamen Besten zu zwingen. Doch hat sich durch die Praxis der Gerichte ein ziemlich bestimmtes, doch lückenhaftes Gewohnheitsrecht auch in dieser Materie gebildet, die wir hier (mit Uebergehung der Facta der einzelnen Fälle) nach der Abbott'schen Darstellung in einer principiellen Uebersicht zu geben versuchen. — Entweder verabreden die Rheder im Voraus in dem Contracte, wie in jedem einzelnen Falle gehandelt werden soll, ob namentlich die Mehrheit immer zu entscheiden etc. etc. — und dies ist schwierig, ja unmöglich — oder sie ernennen einen husband, der im Namen Aller entweder nach

sind so eigenthümlich und eben so lehrreich, wie bei der grossen Ausbreitung des Englischen Handels von so praktischer Bedeu-

---

seinem freien Ermessen oder in Folge bestimmter Instructionen das Ganze, die gemeinsamen Interessen der Rhederei leitet; dessen Geschäfte sind im Allgemeinen die des Gemeinen Rechts. — Wenn ein Mitrheder auf Credit eine nothwendige Ausbesserung und Ausrüstung des Schiffes besorgt, so verpflichtet er dadurch seine Mitrheder, auch ohne besondere Verabredung, und hat selbst der fremde Creditor, wenn er bei der Creditgebung von der Mitrhederschaft der übrigen wusste, eine directe Klage gegen die einzelnen Mitrheder. — Die Acte des husband, innerhalb der Grenzen des gemeinsamen Interesses der Rheder, werden betrachtet als Acte aller einzelnen Rheder, welche alle verpflichtet sind aus Contracten, die er in Bezug auf ihr gemeinsames Interesse zum Behufe der bestmöglichen Verwendung des Schiffes abgeschlossen hat. Er hat eine Klage (verbunden mit einem lien) wegen Auslagen gegen jeden Rheder bis zur Höhe von dessen Part. — Wenn die Rheder das Schiff selbst zu einer eigenen Unternehmung ausrüsten (z. B. auf den Wallfischfang schicken) so gehört auch der Gewinn (also hier der gewonnene Fischthran etc.), so lange er noch nicht jedem Einzelnen überantwortet ist, insofern zu der Part eines Jeden als derselbe von dem husband angehalten werden kann, bis der Mitrheder seine Beiträge etc. an die Rhederei gezahlt hat (so weit geht das lien) und nicht einmal wenn ein Rheder nach dem Anfang der Reise bankrut wird, wird von dieser Regel eine Ausnahme gemacht, sondern der Abzug für die Rhederei ist allemal frei. Dem Abbott scheint es Praxis, dass den Mitrhedern gegenseitig an ihren Parten ein lien zustehe und würde darin zugleich liegen, dass jeder Rheder ein Vorkaufsrecht vor jedem dritten Käufer der Part habe; doch sei dies, sagt Abbott, gegen die Natur der Mitrhederei. — Alle einzelnen Mitrheder gelten vor dem Gesetz (Gericht) nur als ein Rheder und in dem Falle, wo ihrem Schiffe (general ship) ein Schaden zugefügt ist durch den dolus oder die culpa von Dritten, müssen sie in der Regel zusammen eine Entschädigungsklage — (weil die mehreren Prozesse der einzelnen Rheder den Verletzer in unendliche Kosten stürzen würden, also aus Rücksichten der Billigkeit) — anstellen und das Erstrittene dann erst unter sich theilen. — Wenn ein Rheder stirbt, so geht der Klageanspruch auf seine Mitrheder über, aber die erstrittene Entschädigungssumme ist nach Verhältniss der Part den Vermögensnachfolgern des verstorbenen Rheders auszukehren; doch muss der Verletzer, wenn bloss ein Rheder gegen ihn die Klage erhebt, sogleich zu Anfang des

tung, dass wir nicht umhin können, uns in der unten stehenden Note etwas weitläufiger darüber zu verbreiten.

Prozesses erklären, dass noch mehrere Rheder da sind, sonst kann der Rheder pro parte die Klage durchführen, wenn nur sein Betrag sich gehörig feststellen lässt; und hat der Verletzer, nach solcher prozessualischen Durchführung der ersten Klage pro rata, gegenüber den nachträglich klagenden anderen einzelnen Rheder nun nicht einmal mehr die obige Einrede. — Bei Contractsklagen müssen alle Rheder eine gemeinschaftliche Klage anstellen, es sei denn, dass einige Rheder auf irgend eine Weise bereits befriedigt worden sind oder ihre Ansprüche haben fallen lassen; denn dies präjudicirt den übrigen nicht und können sie auf den Rest besonders klagen. — Aus einem Contracte wegen des Schiffes können Dritte der Regel nach gegen die Gesammtheit klagen; doch wenn nicht alle zugleich verklagt worden sind, so haben doch die bestimmten Beklagten nur eine Einrede, dass sie nur im Verhältniss ihrer Part belangt werden müssten (plea in abatement), und schützen sie diese nicht ausdrücklich vor, so müssen sie das Ganze zahlen und können sich nun nur an ihre Mitrheder wegen verhältnissmässiger Erstattung halten. Dies scheint auch bei vermögensrechtlichen Delictsklagen der Fall zu sein. — Wenn ein Handwerker, welcher ein Schiff reparirt hat, von einigen Mitrhedern Zahlungssummen in Verhältniss von deren Parten angenommen hat, so sollen diese Rheder nichtsdestoweniger noch wegen des Restes, sofern ihn die anderen nicht bezahlen, verantwortlich sein, es sei denn, dass, zur Zeit jener Zahlung, der Handwerker dieselben förmlich und ausdrücklich von jeder weiteren Verpflichtung entbunden hätte. — Siehe auch Note 26 dieses §. — Nach dieser Darstellung des Engl. Rechtes wird man folgende Worte Abbott's S. 84 über den allgemeinen Charakter der Mitrhederei zu bemessen haben: a ship is usually conveyed — — — to different persons, in several and distinct shares and, consequently, the several part-owners become tenants in common with each other of their respective shares: each having a distinct, although undivided, interest, in the whole; and upon the death of any one, his share goes to his own personal representatives, and does not accrue to the others by survivorship.

Das Nordamerikanische Seerecht ist auch in dieser Materie wesentlich das Englische, doch hat es manche Modificationen. Vergl. Kent, l. c. vol. III. Pars V. lect. 45. num, 4. S. 151—57.

Abschnitt IV.

Vom Schiffspersonal.

Kapitel I.

Im Allgemeinen.

§ 53. Uebersicht.

Der Zweck der Rhederei ist die bestmögliche Verwendung des Schiffes, um durch Güter- und Personentransport eine möglichst hohe Fracht und somit eine möglichst hohe Verzinsung der in das Geschäft (namentlich in das Schiff selbst) verwendeten Kapitalien zu erlangen. Diese Benutzung des Schiffes verlangt ein der Seefahrt kundiges Personal, das Schiffspersonal, an dessen Spitze der Kapitain oder Schiffer mit der obersten Leitung des Ganzen steht. In der Regel ist der Rheder gegenwärtig nicht mehr zugleich der Kapitain des Schiffes [1]),

---

1. Sonst war dies sehr häufig und hatte gewöhnlich der Kapitain eine Schiffspart, also war Mitrheder, jetzt ist es wenigstens seltener. Spanisches Handelsgesetzbuch Art. 620, 36. Das Preussische Recht (l. c. Artikel 1443 und 44) erklärt, dass ein Rheder, der zugleich Schiffer sei, in allem, was die Führung des Schiffes betreffe, jedem anderen Schiffer gleich zu achten sei, selbst wenn er sich die Führung des Schiffes bei seinem Eintritt in die Rhederei gegenüber seinen Mitrhedern ausdrücklich ausbedungen hatte.

sondern ein Dritter, und noch vielmehr gilt dies von dem übrigen Personal. Die Mannschaften werden in der Regel nicht von dem Rheder ernannt, sondern man überlässt gewöhnlich dem Kapitain die Auswahl und Engagirung der Seeleute und übt allenfalls nur ein Einspruchrecht gegen diese oder jene Person von den Seeleuten aus. Sind Rheder (propriétaire) und Ausrüster[2]) (armateur) verschiedene Personen, so ernennt regelmässig der letztere den Kapitain, doch kann sich natürlich der Rheder einen Einfluss auf die Ernennung der Seeleute ausdrücklich vorbehalten.

Das gesammte Schiffspersonal (Equipage auch genannt) zerfällt in Kapitain (Schiffer) und übrige Officiere auf der einen und das eigentliche Schiffsvolk, die Matrosen oder di Mannschaft auf der anderen Seite, obgleich man nicht selten unter allen diesen Ausdrücken auch die Officiere mitbegreift. Seeleute nennt man im Allgemeinen aber, welche das Gewerbe treiben, welches sich auf die Bedienung der Seefahrzeuge bezieht, den Schiffer mit eingeschlossen. Von Schiffskindern spricht man in der Regel im Gegensatz zum Kapitain.

Das Schiffspersonal hat nun eigenthümliche Rechte und Pflichten und zwar sowohl unter einander gegenseitig als besonders in Bezug auf ihren Rheder. Vor Allem aber ist der Kapitain der Mittelpunkt der ganzen Schiffsmannschaft und namentlich das eigentliche Organ, durch welches die Rhederei mit der Equipage in rechtlicher Verbindung steht. Desswegen scheint es angemessen, in den folgenden Kapiteln diese Rechte und Verbindlichkeiten so zu scheiden, dass wir Kapitel II. von dem Verhältniss zwischen Rheder und Kapitain, Kapitel III. von dem Verhältniss des Rheders und Kapitains zum Schiffsvolke sprechen. In diesem ersten Kapitel soll nur eine kurze Uebersicht des gesammten Personals gegeben werden [3]).

---

2. cf. § 49. Ausrüster ist also der, welcher ein Schiff vom Rheder zu einer Reise ganz miethet und zu diesem Behufe in den Stand setzt.

3. Vergl. besonders Wedderkop, ius naut. lib. I.; Koch Preuss. Recht I. § 427; Pöhls S. 248.

§ 54. Der Schiffer oder Kapitain [4]).

Er hat die ganze Aufsicht und Leitung des Schiffes und der Ladung. Er ist gegenwärtig von den Rhedern gewöhnlich nicht bloss mit der seemännischen Führung des Schiffes beauftragt, sondern hat in der Regel in der Jetztzeit auch die Geschäfte des Supercargo (§ 57), also fungirt als Factor für die eingeladenen Waaren und Güter. Daraus erhellt zur Genüge die ungemeine Wichtigkeit der Stellung des Kapitains gegenüber der Rhederei, in derem Interesse es demnach liegt, eine sorgfältige Wahl zu treffen. Freilich sind gewöhnlich die Supercargobefugnisse des Kapitains durch die Rechte der Correspondenten der Rheder und sofern diese nicht Ablader sind, resp. der Ablader meist wiederum sehr beschränkt.

Fast in allen Europäischen Seestaaten ist aber schon von Staatswegen für die Sicherheit der Rheder in dieser Beziehung gesorgt und wird gegenwärtig von dem, der als Schiffer fungiren will, ein spezieller Nachweis seiner Befähigung dazu verlangt, meist durch theoretische und praktische Examina oder indem man zum wenigsten die Forderung stellt, dass ein solcher bereits eine bestimmte Anzahl von Jahren als Seemann, namentlich auch als Steuermann fungirt habe. Auch sind meist besondere Strafen denen angedroht, die sich für Schiffer ausgeben etc. [5]). Gewöhnlich wird in den einzelnen Staaten verlangt, dass

---

4. Auch Schiffscapitain, Commandeur und bei Grönlandsfahrern auch wohl Commodore; Setzschiffer, Lateinisch magister navis, Englisch master of a ship, Französisch capitaine. Uebrigens war schon bei den Römern der magister navis häufig einer aus der Mitte der exercitores navis (Rheder).

5. Das Preuss. Recht l. c. § 1446 sagt: Es soll in hiesigen Landen Niemand zum Schiffer angenommen werden, der nicht zuvor von dem Schiffer-Alten mit Zuziehung eines geschickten Mathematikers geprüft, und mit einem Atteste versehen worden: dass er in der Steuermannskunst erfahren sei; durch Reisen schon die nöthigen Land- und Revierkenntnisse erlangt habe; den Schiffsbau verstehe; auch in den Seerechten und Gebräuchen hinreichend bewandert sei. — Andere Seerechte haben ganz ähnliche Bestimmungen. Wegen der Strafen setzt das Preuss. Recht Art. 1455 fest, dass ausser der

ein Schiff, welches alle Rechte einer bestimmten Nationalität beanspruchen will, von einem *nationalen* Schiffer geführt werde [6]).

Die Rechte und Pflichten des Schiffers lassen sich dahin zusammen fassen: er muss das Schiff auf die beste Art leiten, sowie besonders das Commando über alle Seeleute führen; er muss das Schiff zur rechten Zeit an seinen Bestimmungsort führen; er muss als Verwalter fremder Angelegenheiten sich geriren, wenn er nicht zufällig Eigenthümer (Selbstrheder) des Schiffes ist, und auch hier in Betreff der Ladung, wenn nicht auch diese, was allerdings wenigstens möglich, auf *seine* Rechnung geht; der Kapitain, welcher nicht Selbstrheder ist, heisst auch wohl Setzschiffer.

§ 55. Die übrigen Officiere.

Dahin gehört:

1) Der *Steuermann*, dem nicht selten (besonders auf grösseren Schiffen) noch ein Untersteuermann zur Seite steht und der im Englischen bezeichnend Gehülfe des Kapitains (mate) genannt wird. Er vertritt überhaupt den Schiffer in dessen Abwesenheit, wechselt auch mit ihm im Commando des Schiffes und ist nach diesem der oberste Officier auf dem Schiffe; besonders hat er das Schiff zu *lenken*; sodann hat er den täglichen Seedienst in das Journal zu schreiben und auch in Ermangelung des Schiffsschreibers, das Verzeichniss der eingeladenen Güter zu führen. Auch er muss zumeist seine seemännische Befähigung nachweisen und wird wegen Unfähigkeit mit schweren Strafen bedroht.

Rückgabe alles Empfangenen und ausser dem Ersatze des verursachten Schadens der unfähige Schiffer mit willkürlicher Geld- oder Gefängnisstrafe belegt werden solle. — Span. Handelsgesetzbuch Art. 635. 636. — Gerade in *England* wird hierin Alles mehr der Willkühr der Rheder anheimgegeben, die ihre schlechte Wahl zu büssen haben, und wird ein Schiffer wegen seiner Unfähigkeit nicht als Verbrecher bestraft.

6. Die genaueren Bestimmungen über die Forderung wegen der Nationalität des Schiffers wie der übrigen Seeleute sind bereits § 44 detaillirt angegeben.

2) Der Hochbootsmann oder Hauptbootsmann oder schlechthin Bootsmann (proreta). Er hat die Befehle des Kapitains auszuführen und auch er vertritt bisweilen denselben in dessen Abwesenheit oder Krankheit; sodann hat er namentlich die Aufsicht über Takelage und Segel und hat für die sorgfältige Einladung und Ausladung der Güter, z. B. dass zum Aufwinden gute Taue genommen werden etc., besonders aber für tüchtige Legung und Stauung derselben zu sorgen und die eingeladenen Güter überhaupt zu beaufsichtigen. In Ermangelung eines Bootsmanns liegen die Geschäfte desselben regelmässig dem Steuermanne ob.

3) Auch der Schiffszimmermann gehört zu den Officieren.

§ 56. Die übrige Mannschaft [7]).

Sie bildet im Gegensatz zu den Officieren das eigentliche Schiffsvolk; darunter ist noch der Koch, der zugleich die Aufsicht über den Mundvorrath hat, also zugleich Proviantmeister (steward) ist, zu erwähnen. Die anderen sind die Matrosen, welche wohl nach ihren Bestimmungen und nach ihrem seemännischen Alter in verschiedene Klassen und Stufen eingetheilt werden. Zur Eigenschaft eines Matrosen gelangt man erst durch den Dienst als Schiffsjunge.

In manchen Ländern, namentlich in Preussen, wird man dadurch, dass man längere Zeit auf einem Kauffahrer Seedienste irgend einer Art gethan und namentlich Seereisen mitgemacht hat, frei von der Verpflichtung zur Ableistung des regelmässigen Kriegsdienstes. Anderseits ist die Sitte des Matrosenpressen namentlich in England bis jetzt geübt worden.

Gewöhnlich dürfen Kapitain und Mannschaften, wenn das Schiff zur Abfahrt bereit ist, nicht für Schulden angehalten werden, es sei denn, dass selbige von Gegenständen herrühren, die für die beabsichtigte Reise geliefert sind. Das Nähere siehe bereits § 47.

---

7. In England unterscheidet man häufig den master von den anderen Seeleuten als den mariners.

§ 57. Mehr zufällige Personen auf Schiffen.

Auf Kriegsschiffen findet sich aus militairischen Gründen ein weit stärkeres Schiffspersonal als auf Kauffahrteischiffen und ist die Zahl der Matrosen und Officiere sehr vervielfacht, namentlich auf grösseren Schiffen, zur Ausführung schneller Bewegungen des Schiffes sowie zum Behufe der Bedienung der Geschütze. Doch interessirt uns dies weniger. Auch sind hier meist noch sog. Seesoldaten mit besonderen Officieren am Bord.

Der Schiffsschreiber, der Schiffsgeistliche, der Schiffsarzt sind gegenwärtig meist auf Kauffahrern nicht zu finden. Wohl aber nicht selten ein Supercargo (§ 120), der im Namen der abladenden Rheder oder fremden Kaufleute die eingeladenen oder auch einzuladenden Güter überwacht und an die Destinataire überliefert, sowie Zahlungen empfängt und leistet, endlich auch wohl Rückfracht besorgt. In Ermangelung des Supercargo hat der Kapitain dessen Functionen zu besorgen. — Endlich sind noch die gewöhnlichen Reisenden (Passagiere), sowie die Lootsen zu erwähnen, von welchen weiter unten besonders gehandelt werden soll.

Kapitel II.

Verhältniss zwischen Rheder und Schiffer.

Literatur: Pöhls, S. 141–247. Jacobsen, S. 107–161. Abbott, part. I. chap. I. und part. II. chap. I–IV. Bravard-Veyrières S. 328—339; Pardessus, n. 624—666; Koch I. § 423—426. Kent vol. III. part. V. lect. 46.

Preuss. Landrecht I. 8. § 1445—1533. Holl. Handelsgesetzbuch Art. 342—393. Span. Handelsgesetzbuch Artikel 634—686, auch schon Art. 616—633. Franz. Handelsgesetzbuch II. Titel 3 und 4.

§ 58. Begründung und Auflösung des Verhältnisses.

Der Kapitain wird von dem Rheder oder wo dieser vom Ausrüster verschieden ist, von letzterem frei gewählt, sofern diese Wahl nicht durch Staatsgesetze in Betreff der Fähigkeit und Nationalität der Schiffer (§ 44.54) beschränkt ist. Nur soll der Rheder keinem Anderen seinen Schiffer abspenstig machen und nur solche engagiren, die ein Entlassungsattest von ihrem letzten Patron beibringen. Mitrheder entscheiden nach Stimmenmehrheit. Wenn Rheder und Kapitain zufällig dieselbe Person sind (§ 59), so ist natürlich ein Rechtsverhältniss nur gegenüber dritten Personen möglich. Der Contract mit dem Kapitain bedarf in der Regel gar keiner Form, es genügt mündliche Verabredung und selbst Ernennung aus der Ferne ist möglich, doch ist schriftliche Abschliessung [1]) empfehlenswerth und in Dänemark, Oesterreich und Russland geboten, im Preuss. Landrecht (l. c. § 1450 mit § 1453) wenigstens als Regel verlangt, obwohl unter Abwesenden schon die Correspondenz genügt und bei einer bloss mündlichen Abrede, die wenigstens durch gegenseitige Erfüllung klagbar wird, der Schiffer zu deren eidlichen Bestärkung gelassen wird.

Der Rheder eder Ausrüster wird gegenwärtig nach gemeinem Europ. Seerecht für befugt gehalten werden dürfen, den Schiffer jeder Zeit zu entlassen, indessen natürlich verpflichtet sein, denselben, wenn er dabei ohne Schuld ist, zu entschädigen oder wenigstens bis zum Zeitpunkte der Entlassung zu salariren. Dasselbe gilt auch von dem Kapitain, der zugleich Mitrheder ist, nur dass derselbe bei willkürlicher Entlassung meist sofortige Auszahlung seiner Part fordern kann. Doch weichen die einzelnen Seerechte in dieser Materie vielfach von einander ab. Das Französische Seerecht [2]) ist am strengsten; es gestattet Entlassung nach Zahlung des verdienten Lohnes zu jeder Zeit ohne Entschädigung, es sei denn, dass letztere schriftlich

1. Das Hanseatische Seerecht von 1614 (Tit. II. Art. 3) ist darin sehr peinlich.

2. Code de commerce Art. 218. 19. Verordnung vom 26. März 1804. Pardessus l. c. n. 626.

stipulirt sei, und ohne Angabe von Gründen; doch kann der während der Reise willkürlich entlassene Kapitain Entschädigung wegen der Rückkehr verlangen. Ebenso streng ist das Holl. Handelsgesetzbuch Art. 328, doch im letztgenannten Falle ist der volle Lohn auszuzahlen ausser den Kosten der Rückkehr. Nach Preuss. Rechte ist nur bei einer willkürlichen Entlassung während der Reise volle Entschädigung zu verlangen[3]). Nach dem Span. Handelsgesetzbuch Art. 626—30 darf der Kapitain (sowie das Schiffsvolk) vor der Abreise, wenn das Engagement ganz unbestimmt (also auch nicht auf eine bestimmte Reise) war, gegen Zahlung des abgelaufenen Soldes willkürlich entlassen werden und entsteht eine Pflicht zur Entschädigung nur durch einen ausdrücklichen Vertrag; während der Reise ist zwar gleichfalls willkürliche Entlassung gestattet, doch muss der Sold bis zum Tage der Rückkehr des Kapitains (oder der Mannschaft) in den betreffenden Hafen gezahlt werden, wenn kein Verbrechen oder Seeunfähigkeit nachgewiesen wird; und endlich, wurde auf eine bestimmte Zeit oder Reise engagirt, so findet überhaupt gar keine willkürliche Entlassung statt; ist aber der Kapitain Mitrheder, so darf er überhaupt nur wegen wichtiger Ursachen entlassen werden und ist ihm dann seine Part auszuzahlen. In Oesterreich gelten absonderliche unpraktische Bestimmungen[4]). Uebrigens gestattet bereits das Hans. Seerecht 1614 (Titel II. Art. 4) wie es scheint willkürliche Entlassung. In England und Nordamerika finden sich über Ernennung und Entlassung des Schiffers keine besonderen gesetzlichen Bestimmungen, doch scheint man auch hier nach der Praxis den Rhedern grosse Freiheit zuzuerkennen.

Bei der Mitrhederei entscheidet wie über Ernennung so auch Entlassung des Schiffers Stimmenmehrheit. Der Director hat hier nur ausnahmsweise ein solches Recht und nur im Holl. Handelsgesetzcuch Art. 328 erscheint es als Regel.

Dagegen hat der Kapitain nur aus besonderen zu erweisenden

---

3. Allg. Preuss. Landrecht II. 8. § 1456. 57.
4. Siehe Pöhls S. 217 und Editto politico di navig. 1774. Artikel II. Pöhls Ansichten über die Entlassung des Schiffers sind (S. 144) sehr milde, scheinen aber jetzt unpraktisch gegenüber den Bestimmungen der neueren Seerechte.

Gründen das Recht, vor Ablauf der Zeit oder Reise seine Entlassung zu fordern [5]). Sonst muss er Ersatz für alle aus seinem Rücktritt entstehenden Schäden leisten.

Nach Französischem Rechte (Code de com. Art. 208) hebt der in Folge eines Beschlages stattgehabte gerichtliche Zuschlag des Schiffes auch noch die Anstellung des Kapitains auf, jedoch mit Vorbehalt der etwa schriftlich versprochenen Entschädigung wegen Verabschiedung. In allen übrigen Fällen ist, nach Pardessus l. c. n. 627, dem zwischen dem verkaufenden Rheder und dem Kapitain abgeschlossenen Vertrage nachzukommen und soll der Käufer erst nach Zahlung der etwa verabredeten Entschädigung den Kapitain entlassen können; doch stehe dem Käufer der Regress gegen den Verkäufer zu.

Im Folgenden werden wir uns, der Kürze wegen, in der Regel nur des Ausdruckes Rheder bedienen, doch ist der blosse, den Schiffer engagirende Ausrüster darunter immer mit zu verstehen, indem wesentlich von beiden im Verhältniss zum Schiffer dasselbe gilt. Von dem Verhältniss des Kapitains zu den Ladungsinteressenten, welche gewöhnlich nicht selbst zugleich die Rheder sind, kann aber erst in den folgenden Abschnitten gesprochen werden.

§ 59. Natur des Verhältnisses.

Das Verhältniss zwischen Schiffer und Kapitain ist durchaus eigenthümlicher und einzig aus dem Wesen des Seeverkehres

---

5. Diese Beschränkung des Kapitains auf der einen und die grosse Freiheit der Rheder auf der anderen Seite in Bezug auf die Entlassung rechtfertigt sich durch die eigenthümliche Natur des Verhältnisses zwischen Rheder und Schiffer, welches nicht bloss einfache Dienstmiethe, sondern zugleich eine Art Mandatsverhältniss ist, rechtfertigt sich durch das Gewagte der Speculation des Rheders, durch die Schwierigkeit, den Grund zur Entlassung des Kapitains zu beweisen, besonders da nicht selten der Rheder, bei einem wichtigen Geschäfte, auf eine kurze Notiz eines entfernten Correspondenten in Betreff des Schiffers hin, sich mit Recht zur Entlassung des Schiffers veranlasst sehen mag etc. Siehe Pardessus l. c. und den folgenden §.

zu erklärender Natur. Es ist nicht bloss eine Dienstmiethe (locatio conductio operarum), obwohl deren Grundsätze bei Beurtheilung vieler Seiten des Verhältnisses, namentlich in Bezug auf die dem Kapitain obliegende Leitung und Führung des Schiffes angewandt werden müssen, sondern zugleich ein Mandatsverhältniss ziemlich umfassender Art, indem der Schiffer bei seiner Anstellung ein Mandat übernimmt dahin, alle in Bezug auf das Schiff und die damit in Verbindung stehenden Verhältnisse vorkommenden Angelegenheiten der Rhederei zu besorgen und als deren Bevollmächtigter zur tüchtigen und möglichst nutzbaren Anwendung des Schiffes überall aufzutreten, sowie ihr Interesse in allen diesen Beziehungen wahrzunehmen. Dies Mandatsverhältniss ist namentlich da von ausgedehnter Art, wo, wie dies jetzt zumeist der Fall ist, dem Schiffer zugleich die Geschäfte des Supercargo oder Cargadeur übertragen sind und er mithin zugleich als Beauftragter der Ablader aufzutreten hat [6]), doch auch in dieser Beziehung mehr im Namen und durch directe oder indirecte Vermittelung des Rheders.

Dies Verhältniss ist ein Verhältniss ganz besonderen Vertrauens. Der Rheder setzt auf die Rechtlichkeit und Gewissenhaftigkeit des Schiffers einen grossen Theil seines Vermögens. Desshalb wird das Verhältniss streng vor dem Gesetze zu beurtheilen sein und ist auch nach allen Seerechten deshalb der Schiffer zur Anwendung der grössten Sorgfalt in allen seinen auf das Schiff bezüglichen Handlungen und Geschäften verpflichtet; er soll hier überall wie ein ordentlicher Hausvater die Angelegenheiten seiner Patrone besorgen (omnem diligentiam praestare) [7])

6. Mit diesen Ansichten über die Natur des Verhältnisses zwischen Rheder und Schiffer stimmen überein Pardessus, l. c. n. 626 und Koch, Preuss. Recht I. § 423 (n. II. S. 713).

7. Code de com. franç. Art. 221. Holl. Handelsgesetzbuch Art. 345. Preuss. Landrecht l. c. § 1462.

§ 60. Verpflichtung der Rheder durch den Schiffer [8].

Der Schiffer verpflichtet im Allgemeinen wie jeder andere Factor den Rheder als seinen Principal, so lange er sich innerhalb der Grenzen seines Auftrages (lex praepositionis) hält. Diese Grenzen bestimmen sich nach der Natur des ganzen Verhältnisses, durch das in dem Geschäfte dieser Art zur möglichst gewinnreichen Benutzung des Schiffes Nützliche und Nothwendige. So lange aber der Schiffer sich innerhalb dieser Grenzen hält, darf jeder Dritte eine Beauftragung rechtlich vermuthen und kann sich der Rheder durch den Einwand, dass der Kapitain die Vollmacht überschritten, nicht von der Verbindlichkeit frei machen [9]. Demnach wird feststehen, dass gegenüber Dritten, die von den besonderen Aufträgen des Schiffers von Seiten des Rheders nichts wissen, der Rheder unbedingt durch den Schiffer gebunden ist, so lange dieser in den Grenzen eines für solche Geschäfte zu präsumirenden Auftrages sich hält. Abnorme Bestimmungen des speziellen Auftrages können nur dann von rechtlichem Einflusse werden, wenn der Dritte davon wusste [10]. Dagegen ist der Schiffer natürlich wegen jeglicher Ueberschrei-

8. Wegen des Röm. Rechts: Lauterbach, de exercitoria actione. Frick, de exer. act. 1793. Peckii, comment. ad rem naut. p. 71 und daselbst Vinnius. Roccus, de navibus et naulo not. XI. sq. — Für das moderne Seerecht Wedderkop, introd. in ius naut. lib. I. tit. I. § 3. Stypmann, ius marit. c. 15. Loccenius, de iure marit. lib. III. c. 7 (beide bei Heineccius, p. 351 u. resp. 1029). van Hall, de magistro navis I. p. 75. Heise und Cropp, jurist. Abhandlungen Nr. 23. S. 442. Besonders aber Pöhls, S. 150 ff. Abbott, l. c. part. IV. chap. IV. S. 295—337.

9. Span. Handelsgesetzbuch Art. 621. Also ist hier der Einwand, dass der Schiffer seine Vollmacht überschritten habe, in der Regel nach Seerecht unzulässig. Preuss. Landrecht l. c. § 1528. Pardessus n. 662 bezieht dies mit Recht z. B. auch auf den Fall, da der Kapitain an dem Wohnorte des Rheders oder Correspondenten selbstständig contrahirte, wenn nur die Dritten von deren Anwesenheit nichts gewusst haben.

10. Dies wird durch die Sicherheit des Verkehres geboten und ist die Praxis in den vornehmsten Ländern.

tung der auch noch so abnormen Bestimmungen der speziellen Vollmacht persönlich verantwortlich.

Es gibt nach den neueren Seerechten gewisse Ausnahmen, die sich von selbst rechtfertigen.

Wenn der Schiffer an dem Wohnorte des Rheders oder dessen Correspondenten, an welchen das Schiff adressirt ist, sich befindet und diese Personen anwesend[11]) sind, so darf der Schiffer nur mit deren Genehmigung irgend wichtigere Acte vornehmen, welche einzeln zu spezificiren, sehr schwierig ist. Die Gesetze rechnen dahin: Verzimmerung des Schiffes, Ankauf von Segeln, Tauen, Lebensmitteln etc., Aufnahme von Geld, Verfrachtung oder Vermiethung des Schiffes[12]). Es kommt hier viel auf die Umstände sowie auf die Gewohnheiten des Handelsplatzes an. Doch pflegt der Schiffer in der Regel nichtsdestoweniger autorisirt zu sein trotz obiger Anwesenheit 1) zur Annahme des Schiffsvolkes, doch in der Regel[13]) unter Einwirkung der Rheder oder des Directors; 2) zur blossen Annahme der einmal zu befördern beschlossenen (durch Certepartie oder sonst) Frachtgüter[14]).

In der Fremde ist dagegen der Schiffer unbeschränkt bevollmächtigt. Doch soll er nach neueren Seerechten, wenn die Sache nicht dringend ist und wenn überhaupt die Umstände es erlauben, möglichst seine Rheder vorher um Instructionen bitten[15]). Ueberhaupt soll sich der Schiffer möglichst auf das Nothwendige beschränken, was aber im Interesse des contrahirenden Dritten doch nur so zu verstehen ist, dass das den

---

11. Das Span. Gesetz (l. c. Art. 641) drückt sich negativ aber am besten aus, indem es die Anwesenheit urgirt. Das Franz. (Artikel 232) sowie Holländ. (Art. 371) sprechen bloss vom Wohnorte. Das Preuss. Recht (l. c. § 1459 mit 1498) spricht vom Wohnorte, verlangt aber nach dem ganzen Zusammenhange Anwesenheit.

12. Holl. Handelsgesetzb. Art. 371. Franz. Art. 232. Wegen Lebensmittel Hans. Seerecht V. 1, 2, und Span. Recht Art. 642 mit 643.

13. Span. Handelsgesetzbuch 639. Holl. Art 343.

14. Pöhls S. 152. 53 rechnet noch dahin: Verproviantirung, nothwendige Reparirung.

15. So das Span. Gesetzbuch Artikel 642 wenigstens für gewisse Fälle, doch ist das wohl auch für Spanien zu generalisiren.

Verhältnissen, Umständen, der Grösse des Schiffes etc. Angemessene geschehe, also z. B. nicht zu luxuriöse Reparaturen in ein altes Schiff gemacht, nicht übermässige Summen vorgestreckt etc. werden. Sodann versteht es sich von selbst, dass der Schiffer Dritten gegenüber nur dann den Rheder verpflichtet, wenn er ausdrücklich in dessen Namen oder doch gerade in Bezug auf das Schiff contrahirte. Freilich wird der Beweis der Nothwendigkeit der Ausgabe bei allen bedeutenderen, nicht durch den gewöhnlichen Geschäftsgang bedingten Contracten, also z. B. Verkauf, Verpfändung des Schiffes, Aufnahme von Darlehen etc. dem Dritten auferlegt[16]).

Bei dem Beweise einer in rem versio zum Besten des Schiffes wird nur darzuthun sein, dass der Nutzen noch stattfinde und der Rheder wird stets verantwortlich sein, auch wenn der Schiffer nicht in Bezug auf ihn oder auf das Schiff contrahirte.

Für die Versehen und Verbrechen des Schiffers kommt die Rhederei überall dann auf, wenn sie unmittelbar bei Handlungen, die der Schiffer in seiner Eigenschaft als Schiffer des bestimmten Rheders vornahm und besonders bei einem sie verpflichtenden Vertrage vorfielen, doch wohl nur in subsidium, nämlich wenn der Verletzer selbst zur Entschädigung ausser Stande ist[17]). Sodann aber ist der Kapitain der Rhederei für allen durch seine Versehen oder Verbrechen entstandenen Nachtheile, nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen verantwortlich.

Dagegen ist anderweitig der Kapitain zur Erfüllung der in seiner Eigenschaft und kraft seines Amtes für die Rhederei gegen Dritte eingegangenen Verbindlichkeiten nicht persönlich verantwortlich, er müsste denn seine Vollmacht überschritten etc. oder sich ausdrücklich selbst in irgend einer Weise (als Hauptschuldner, Bürge etc.) verpflichtet haben[18]) etc. Er hat nur die

---

16. Pöhls l. c. 156. L. J. pr. D. 14. c. Oleron Seerecht Artikel 1. Wisby. Seerecht Art. 13. Hanseat. Seerecht I. 4. V. 3. VI. 2. Nach Span. Recht Artikel 621. ist dies ganz besonders streng, indem der Gläubiger immer die Verwendung der geforderten Summen zum Nutzen des Schiffes beweisen muss.

17. Vergl. Pöhls, l. c. S. 157 mit Cropp l. c. 467; auch Pardessus n. 663.

18. cf. Pardessus, cours de droit com, tom. III. n. 650.

Pflicht, aus dem in seinen Händen befindlichen Vermögen der Rhederei Befriedigung zu schaffen.

Doch ist es (z. B. auch in Frankreich) jetzt in den Fällen, wo der Kapitain persönlich nicht verpflichtet ist, sehr gebräuchlich, ganz wie im Römischen Rechte es streng sein sollte, die Klage gegen ihn anzubringen, um eine regelmässige und genaue Anerkennung der Obligation sogleich von Anfang an zu haben und um dadurch die Einreden des Rheders zu vereinfachen. Pardessus l. c. Doch kann dies nur geschehen, so lange als der Schiffer noch in des Rheders Diensten ist. Dagegen steht heutiges Tages überall der Rhederei eine directe Klage gegen den Dritten aus den Acten des Schiffers zu (adiectitiae qualitatis actio exercitoria).

Endlich muss der Rheder den Kapitain als seinen Mandatar für alle, von diesem selbst gemachten Ausgaben und Verwendungen entschädigen und ihn selbst wegen Verbindlichkeiten, welche der Schiffer zum Besten der Rhederei, auch mit Ueberschreitung der Vollmacht, persönlich auf seine eigene Gefahr contrahirte, falls nur dazu eine gewisse Nothwendigkeit vorlag, schadlos halten. Pardessus n. 660.

§ 61. Umfang dieser Verpflichtung.

Indem wegen der allgemeinen seerechtlichen Grundsätze über den Umfang der Verbindlichkeiten der Rhederei aus ihrer Seeunternehmung hier auf das bereits § 52 Erörterte verwiesen wird, sind hier nur noch folgende Bemerkungen zu machen.

Das Römische Recht, welches den Rheder unbedingt mit seinem gesammten Vermögen für verpflichtet hält, ist nirgends praktisch und galt schon im Mittelalter nicht. Schon das Consolato del mare c. 183, 224, 236, das Wisbysche Seerecht arg. Artikel 13 und 68; Hanseat. arg. Artikel 2. Titel X. lassen die Rhederei in der Regel nur bis zum Werthe des Schiffes haften und die neueren Seerechte befreien die Rheder durch Abandon des Schiffes und resp. der Schiffspart von aller weiteren Verbindlichkeit aus ihrer Schiffsunternehmung, namentlich aus den Handlungen und Contracten des Kapitains. In dem Schiffe sind alle während der Reise erwachsenen Vortheile sowie die Ver-

sicherung[19]) mit einbegriffen. Sollte das Schiff (sowie die Fracht) zu Grunde gegangen sein, so ist zur Befreiung der Rhederei hinreichend, wenn von ihr alle Ansprüche und Klagen, die auf dieses Schiff und die Fracht Bezug haben, abandonnirt werden. Doch werden die Rheder nach Preussischem und gegenüber den Assecuradeurs auch nach Französ. Rechte durch den Abandon nicht von den Verbindlichkeiten, für welche sie aus Vergehungen der Schiffer haften[20]), befreit. Aber es scheint dies hart und erlaube ich mir hier Pardessus (n. 663 Ende) Worte herzustellen: „Im Gegentheil wenn ein Kapitain irgend einen Schaden „verursacht, z. B. durch Ansegeln oder wenn er Waaren nicht „übergiht etc., so wäre der gerichtlich belangte und für seinen „Angestellten verantwortliche Rheder durch Abandon des Schiffes „befreit, selbst wenn diese Gegenstände durch irgend einen „Zufall (und wäre es in Folge des Delicts oder Quasidelictes, „das zur Verantwortlichkeit Anlass gibt) — total untergegangen „wären, oder wenn sogar das, was davon übrig bliebe, durch „die Privilegien absorbirt würde; es müsste denn bewiesen „werden, dass er von den Handlungen des Kapitains pro„fitirt hat oder sein Mitschuldiger war. Daraus folgt um „so mehr, dass, wenn ein Kapitain für seine eigene Rechnung „auf dem Schiffe Contrebande eingeführt hätte, gegen dessen „Rheder keine Verurtheilung erginge, wenn dieser bewiese, dass „ihm diese Uebertretung fremd sei[21]). — Diese Vorschriften „lassen sich jedoch in dem Punkte modificiren, wo nämlich, „was häufig geschieht, der Rheder den Kapitain ausser der Füh„rung des Schiffes auch bevollmächtigt hätte, die von dem Rheder „selbst eingethane Ladung zu verwalten; dann würde der Rheder „(als Befrachter) für die von dem Kapitain eingegangenen „Verbindlichkeiten in diesem Betracht haften, ohne durch „den Abandon der versandten Waaren oder derjenigen, die zum „Ersatz gekauft worden wären, sich befreien zu können.“

---

19. Citate stehen bereits oben § 52. Die Versicherung gehört wenigstens nach Preuss. Rechte II. 8. § 1529 — 33 und 1576 — 78 ausdrücklich dazu und auch nach Franz. Rechte billigt es Pardessus n. 663.

20. Siehe die letzten Citate der vorigen Note.

21. Abw. Urth. 4. Febr. 1813.

Nach Preuss. Rechte (§ 1531) findet aber die Befreiung für die Rheder durch Abandon nur so lange statt, als nicht das Schiff aufs Neue in See gegangen ist, indem sie dann mit ihrem übrigen Vermögen haften.

Es ist eine besonders in Frankreich bis auf die neueste Zeit controverse Frage [22]), ob der Schiffer überhaupt den Rheder auf irgend eine Weise auch über den Werth des Schiffes und der Ladung hinaus persönlich mit dessen anderweitigem Vermögen verpflichten könne. Nach den in diesem §, sowie § 52 bereits gegebenen Erörterungen werden wir dies durchaus verneinen müssen und nur den Fall ausnehmen, dass der Rheder ausdrücklich zu einer solchen persönlichen Haftung sich verpflichtet hat oder auch stillschweigend durch Ausstellung von Wechselbriefen in blanco zur beliebigen Disposition des Schiffers, in welchem Falle aber die Verbindlichkeit des Rheders sich nicht nach Seerecht, sondern eben nach Wechselrecht erklärt; ferner wenn er auf ihn gezogene Wechsel des Correspondenten oder Schiffers acceptirt hat, wo dasselbe gilt. Wenn man für die entgegengesetzte Ansicht namentlich darauf verweist, dass die älteren und neueren Seerechte ausdrücklich immer die Befugniss des Schiffers zur Verpfändung des Schiffes daran knüpfen, dass es ihm an Geld fehle, dass er anderweitig keins auftreiben könne, ja nicht selten, dass er erst um Geld möglichst nach Hause schreiben müsse; ferner wenn man namentlich dafür die Bestimmung des Hanseatischen Seerechts 1614 (Art. 2. Titel VI.), dass Bodmerei erst dann zu schliessen sei, wenn der Schiffer „seiner Rheder nicht mächtig und der Oerter „kein Geld auf Wechsel an seine Rheder überzuschreiben be-„kommen könne", — so ist das ganz und gar nicht schlagend. Diese Bestimmungen erklären sich vielmehr gerade aus der entgegengesetzten Ansicht. Eben weil bei Verpfändungen und namentlich bei Bodmereien, wo ja zudem sehr bedeutende Zinsen genommen werden, die Verpflichtung des Rheders zu stark

22. Die Geschichte dieser Controverse bei Cropp l. c. Seite 474; siehe Pothier, contracts marit. n. 32 und 74. Valin ad Artikel 2. liv. II. tit. 8 de l'ord. Emerigon, contrat à la grosse p. 445 u. 570. Locré, esprit III. 172; observations du tribunal de Nantes II. p. 187; Boulay-Paty, cours du droit com. II. p. 71. Pöhls S. 159. Jacobsen, S. 66 und 493.

wird, weil namentlich solche Forderungen nach allen Seerechten ganz besonders privilegirt sind (§ 48), so soll der Schiffer ihre Contrahirung so lange als möglich vermeiden und soll anderweitig Geld aufzunehmen suchen, natürlich mit geringeren Lasten und Pflichten für den Rheder sowohl in Bezug auf die Zinsen als in Bezug auf die gesetzliche Privilegirung. Gerade aber wenn man annehmen wollte, dass bei solchen einfacheren Geldaufnahmen nun der Rheder unbedingt persönlich verhaftet wäre, so würde ja hier immer eine stärkere Verpflichtung als selbst bei Verpfändungen und Bodmereien begründet werden und so die gesetzlichen Bestimmungen der Art zur Absurdität werden. Vielmehr wird man demnach auch hier nur eine Verhaftung des Rheders für solche contrahirte Schulden bis zur Höhe des Werthes des Schiffes annehmen müssen. — Dass besonders das Hanseatische Seerecht, welches die Dispositionsbefugniss des Schiffers so sehr zu beschränken sucht, nicht in dem Sinne der Gegner interpretirt werden dürfe, scheint ziemlich klar zu sein. Uebrigens enthält noch das neueste Holländische Recht, Art. 372, fast dieselbe Bestimmung; auch das Preuss. Recht § 1499. 1500 [23]).

---

23. Pöhls S. 159 erklärt sich mehr für die entgegengesetzte Ansicht, gesteht aber schliesslich ein: dass wo in den Gesetzen einmal der Grundsatz aufgestellt sei, der Rheder werde durch den Abandon des Schiffes frei, da auch von einer persönlichen Verhaftung gar nicht die Rede sein könne, so lange nicht besondere gesetzliche Ausnahmen aufgestellt seien. Jacobsen l. c. hat eigentlich keine eigene Ansicht, sondern referirt S. 495 nur, dass in England allerdings das Oberhaus des Parlaments in appellatorio dahin entschieden habe, „dass der Rheder persönlich für das vom Kapitain, „ohne Bodmerei etc. natürlich, aufgenommene Geld, verantwort-„lich sei, insofern die Nothwendigkeit der Auslagen des Kapitains „für das Schiff zur Wiederherstellung, Monatsgage, Anschaffung von „Proviant (von den Gläubigern) erwiesen würde.“ — Von den verschiedenen Ansichten anderer Autoren wollen wir nur die des berühmten Valin l. c. notiren. Er sagt: Il est pourtant *des cas* où il (der Rheder nämlich) ne se libère pas, en déclarant faire cet abondon. Et 1) *d'abord* cela est évident, s'il agit de dettes contractées par le capitaine pour *causes qui aient réellement tourné au profit du navire*; alors, que le navire arrive à bon port ou non, l'armateur ne peut se dispenser de payer. Et du nombre de

Uebrigens auch in dem Falle, wo der Rheder und Ausrüster nicht in derselben Person zusammentreffen und also der Rheder einem Dritten (Ausrüster) das Schiff im Ganzen auf bestimmte oder unbestimmte Zeit vermiethet oder dessen Benutzung aus irgend einem Rechtstitel z. B. als Unterpfand etc. concedirt hat, wo dann dieser letztere die Ernennung des Kapitains (und resp. der Mannschaft) allein zu haben pflegt und allerdings zuerst und direct durch den Kapitain persönlich verpflichtet wird, wird nichts destoweniger das Schiff aus den Handlungen und den Contracten des Kapitains für verhaftet zu halten sein. Es ist dies im Interesse des Seeverkehrs überhaupt zu statuiren, besonders da derselbe so vielfach auf dem Credite beruht und die dritten mit dem Kapitain in rechtliche Beziehung tretenden Personen in der Regel von jener Trennung in der Person des Rheders und Ausrüsters nichts wissen werden, so dass also diesen namentlich eine vernünftige Billigkeitsrücksicht zur Seite steht; zugleich ist ja zu erwägen, dass der Rheder auch bei dieser Art von Geschäften durch den Schiffsmiethslohn von Seiten des Ausrüsters in der Lage ist, den Vortheil aus der Unternehmung des Schiffes zu haben, mithin (ubi commodum, ibi onus) auch die damit verbundenen Verpflichtungen ganz so als ob die Mittelsperson des Ausrüsters nicht dazwischen stünde, zu erfüllen, also in der Regel nur bis zur Höhe des Schiffswerthes, aber zugleich unter dinglicher Verhaftung gerade des

---

ces dettes est *le salaire* dû *à un pilote* qui aura piloté le navire d'un endroit à l'autre, pour raison du quel salaire le capitaine aura tiré un mandement sur l'armateur, quoique le navire ait fait naufrage dans la suite sous la conduite *d'un autre pilote;* la *raison* est que ces dettes sont propres et personelles à l'armateur tout comme s'il les eût contractées lui-même; — — 2) lorsque le capitaine a *emprunté de l'argent* pendant le voyage pour les besoins du navire; alors encore que le capitaine ait fait un bon emploi de l'argent ou non, et quoique le navire vienne à périr dans la suite, le propriétaire n'est pas moins tenu de payer la somme dûe au prêteur, *sauf* son recours contre le capitaine, s'il a malversé; *l'intérêt public l'exige de la sorte.* Autre chose seroit, si c'étoit un prêt à la grosse etc. In diesen von Valin genannten Fällen sind aber nur privilegirte Forderungen am Schiffe (§ 48 oben), nicht persönliche Schulden des Rheders vorhanden.

Schiffswerthes. Man wird ihm nur empfehlen können, sich gegenüber dem Ausrüster einen gewissen Einfluss auf die Ernennung des Kapitains vorzubehalten, damit ein recht tüchtiger in seinem Interesse gewählt werde. Sodann aber steht es auch fest, dass der Rheder im concreten Falle den Ausrüster wegen Entschädigung von Nachtheilen, die durch Schuld des Ausrüsters (z. B. durch die schuldbare Ernennung eines schlechten Kapitaines, durch Ueberladung des Schiffes, durch Befrachtung mit Contrebande etc.) entstanden sind, persönlich wird in Anspruch nehmen dürfen. — Die Seerechte enthalten hierüber meist keine Bestimmungen und setzen die Identität der Person des Rheders und Ausrüsters stillschweigend voraus. Siehe besonders Bravard-Veyrières, l. c. S. 223. Vergl. auch Pardessus l. c. n. 666; besonders Preuss. Landrecht l. c. § 1527.

Doch ist der Rheder in einem solchen Falle wegen Vergehen und Versehen des Schiffers (und consequent der übrigen Mannschaft) wohl nur dann verpflichtet, wenn er bei seiner Anstellung mitgewirkt hat oder soweit eine in rem versio zu Gunsten des Schiffes stattfindet, indem nur der Kapitain selbst und der Ausrüster haften.

Wenn durch eine Certepartie das Schiff bloss im Ganzen vermiethet ist, dagegen namentlich die Mannschaften als in des Rheders Diensten stehend angesehen werden müssen, so ist die Verpflichtung des Rheders durch eine solche Certepartie gar nicht modificirt. Dies ist auch namentlich in England anerkannt. Dagegen wird in England der Charterer als zeitweiliger Eigenthümer angesehen, wenn ihm entweder nach den besonderen Bestimmungen der Certepartie der Besitz (possession) des Schiffes übertragen ist und namentlich die Mannschaften als in seinem Dienste stehend anzusehen sind oder wenn dies aus den Umständen genügend erhellt. War der Kapitain selbst der Charterer und hat er also das Schiff vom Rheder zeitweilig ganz gemiethet, so wird es so angesehen, als ob er in Diensten seiner Ladungsinteressenten stehe. In diesen Fällen soll dann der Rheder gar nicht, weder mit dem Schiffe noch persönlich durch den Kapitain und die Mannschaften verpflichtet werden; der charterer wird als owner hac vice angesehen. Vergleiche die gerichtlichen Entscheidungen bei Abbott S. 32—40 (I. cap. I. n. 8.). Diese Englische Doctrin ist denn auch in Nordamerika

in den Gerichten praktisch. Vergl. Abbott S. 35 Note, sowie Story in seiner Amerikanischen Ausgabe von Abbotts Werke, pag. 23.

§ 62. Rechte des Kapitains.

Die allgemeinen Befugnisse wie Verbindlichkeiten des Schiffers sind in den unmittelbar vorhergehenden §§ erörtert. Es wird nun angemessen sein, hier eine detaillirte Uebersicht seiner hauptsächlichsten Rechte (§ 62) und Pflichten (§ 63 ff.) zu geben.

Es steht nach allen neueren Seerechten fest, dass der Kapitain die ihm zustehenden Rechte auch in der Fremde, soviel es angeht, nach vorheriger Einholung von Instructionen von seiner Rhederei ausüben solle und dass er namentlich mit dem Correspondenten der Rhederei, wenn sich einer an dem Orte befindet, in Berathung trete. Manche Rechte ist er nur befugt auszuüben, nachdem er zuvor einen Rath mit den Offizieren der Mannschaft gepflogen hat, obwohl er zumeist an deren Ansichten nicht gebunden ist. Endlich versteht es sich von selbst, dass er alle seine Rechte nur auf Grund seiner präsumtiven oder ausdrücklichen Vollmacht als Schiffer im Interesse und zum Besten seiner Rhederei ausüben darf.

1) Dem Schiffer steht die ganze Administration aller auf die Verwendung des Schiffes sich beziehenden Angelegenheiten zu, in der Fremde unbedingt, in Anwesenheit der Rhederei doch unter deren (resp. des Directors) Aufsicht.

2) Bisweilen wird er auch schon designirt als Kapitain eines erst im Bau begriffenen Schiffes und hat dann gewöhnlich die Leitung des Baues nach Massgabe der besonderen Bestimmungen der Rhederei.

3) Er ist überall zu kleineren nothwendigen Reparaturen des Schiffes befugt, wenn er in der Fremde sich befindet. Zu Hauptreparaturen muss er allemal erst die Genehmigung der Rhederei einholen.

4) Die Ausrüstung und Verproviantirung des Schiffes steht ihm in der Fremde unbedingt zu; zu Hause nur unter Leitung der Rhederei.

5) Er heuert und entlässt das Schiffsvolk, doch zu Hause in der Regel nur unter Einwirkung der Rhederei (oder speziell des Directors wie in Holland).

6) Er hat die Aufsicht über das Schiffsvolk.

7) Es steht ihm die Leitung der ganzen Reise zu.

8) In der Fremde, wenn kein Correspondent der Rhederei in der Nähe und sonst nichts Anderes bestimmt ist, steht ihm das Recht zu, das Schiff eigenmächtig zu verfrachten, „wobei er „das Interesse der Rhederei auf's sorgfältigste wahrzunehmen „hat" (Span. Handelsgesetzbuch Art. 641).

9) Der Schiffer hat Anspruch auf Lohn, der auf verschiedene Weise bedungen werden kann entweder als eine ein für allemal bestimmte Summe oder als monatliche Gage oder als Antheil an der Fracht oder auch als bestimmte Gage verbunden mit Tantiemen etc. Bisweilen erhält er noch besondere Zuschüsse aus dem Ertrage der Passagiergelder und aus der Fracht für das, was in seine Cajüte gelagert wird. Es kommt hier Alles auf besondere Verabredung an. Die Prämie (primage), welche sonst der Schiffer für glückliche Ankunft von den Abladern erhielt, wird zwar jetzt auch noch in Frachtcontracten stipulirt, doch meist nicht zu Gunsten des Kapitains. Die Kaplaken (Kappe, Winterkleid; chapeau, chapot) gebührten in alten Zeiten dem Schiffer auf Winterreisen, bilden aber jetzt bloss einen Theil der Fracht, doch wird dafür der Schiffer nicht selten durch gewisse Prozente der Fracht entschädigt. cf. § 79, 96.

10) Der Schiffer hat in dringenden Fällen eine Dispositionsbefugniss über Schiff und Ladung. Die Dringlichkeit ist nach den Umständen zu bestimmen. In Fällen der Seegefahr, wo es für sein und der Mannschaft Leben absolut gefährlich scheint, noch auf dem Schiffe zu bleiben, darf der Schiffer mit seiner Mannschaft das Schiff verlassen und so zu sagen Wind und Wellen Preis geben; doch soll er in der Regel zuvor einen Schiffsrath halten und wo möglich die kostbarsten Gegenstände von Schiff und Ladung mitretten; auch muss er über das Factum sobald als möglich einen feierlichen Act aufnehmen lassen (Verklarung). Unter derselben Verpflichtung darf er, zur Rettung des Schiffes in Seegefahr einzelne Theile des Schiffes und der Ladung vernichten, Taue, Anker, Masten etc., Frachtstücke über Bord werfen etc. Siehe den Abschnitt von der Haverie. Doch ist er natürlich überall auf das Nothwendige beschränkt. Er darf ferner in allen dringenden Fällen, wenn es zur Fortsetzung der Reise nothwendig ist, also namentlich zum Behufe von Ausbesserung, Verproviantirung, Ausrüstung des Schiffes,

zur Auszahlung der nothwendigsten Löhnung etc. das Schiff und die Ladung, zusammen oder einzeln, verpfänden, verbodmen. Doch ist er überall verpflichtet, zuvor auf irgend eine andere Weise, durch Ziehung von Wechseln etc., sich zu dem Behufe anderweitig Geld zu verschaffen zu suchen. Namentlich hat er wie überhaupt, so in diesem speziellen Falle mit dem Correspondenten sich zu berathen und möglichst mit der Rhederei selbst zu correspondiren. Zu Hause hat er das Recht nicht. Siehe den Abschnitt von der Bodmerei.

11) Die Dispositionsbefugniss des Schiffers über Schiff und Ladung erstreckt sich auch in gewissen äussersten Fällen auf den Verkauf. In Bezug auf die Ladung ist man hierin nicht so streng. Der Schiffer ist befugt, wenn er zur Fortsetzung der Reise nothwendig Geld braucht und auf irgend eine andere Weise sich kein Geld verschaffen kann, so viel von der Ladung zu verkaufen, als zur Befriedigung des unmittelbaren Bedürfnisses nothwendig ist[24]). Siehe den Abschn. von der Havarie. Auch wenn z. B. wegen verzögerter Reise oder auch wegen durch irgend einen Umstand herbeigeführter Verletzung oder wegen einer nach Umständen (z. B. wegen Sonnenhitze, wenn man den Aequator etc. wider Erwarten passiren muss oder aus anderen Gründen) mit Gewissheit zu befürchtenden Verderbniss oder grossen Verschlechterung die Waaren in Gefahr sind, allen oder doch zum grossen Theil ihren wahren Werth zu verlieren, wird man den Schiffer im Interesse der Ablader zur Veräusserung für befugt halten dürfen, natürlich nur in der Fremde und wenn es nicht möglich ist, zuvor mit den Abladern zu correspondiren oder mit deren Correspondenten sich zu verabreden. Ja selbst im Interesse des Rheders scheint er in gewissen Fällen dazu für berechtigt gehalten werden zu müssen, z. B. wenn das Schiff wegen der unfreien Ladung in Kriegszeiten seine Reise nicht fortsetzen darf oder wenn das Schiff wegen unterwegs erfahrener Blokirung des Hafens umkehren muss, so wird man den Schiffer, damit dem Rheder nicht so lange Zeit die Fracht entgehe, wohl zum Verkaufe der Ladung unterwegs für bevollmächtigt halten dürfen, doch

24. Seerecht von Oleron Artikel 22: Wisby, 35, 41; Guidon de la mer c. 5. Art. 35, sowie alle neueren Seerechte.

wird nicht selten eine Deponirung an einem sicheren Orte genügen und kommt es auf die besonderen Umstände an.

Wegen Verkaufs einzelner Stücke des Schiffes, die der Schiffer nicht nothwendig zur Reise gebraucht (namentlich weil sie doppelt und dreifach vorhanden sind), gelten im Allgemeinen dieselben Grundsätze wie über den Verkauf von einzelnen Frachtgütern.

Endlich ist auch der Verkauf des ganzen Schiffes nach älteren und neueren Seerechten im äussersten Falle auch ohne spezielle Vollmacht gestattet. Dies ist vorzüglich der Fall der völligen Seeuntüchtigkeit des Schiffes, also wenn es entweder ein blosser nicht wieder oder nur mit unverhältnissmässigen Kosten zu restaurirender Wrack ist oder wenn es durchaus nicht möglich oder doch mit einem unverhältnissmässigen Aufwande möglich ist, das gestrandete Schiff wieder flott zu machen, in welchem letzteren Falle der Verkauf dann nur geschieht, damit sich die Käufer durch den Abbruch des gestrandeten Schiffes und deutlicher, durch die Rettung der einzelnen Schiffstheile etc. für ihren Kaufpreis entschädigen mögen. Siehe das Kapitel vom Schiffbruch. In England ist man hierin so streng, dass man nicht nur wie in andern Ländern die äusserste Nothwendigkeit verlangt, sondern selbst dann den Verkauf anfechten darf, wenn das Schiff, nachdem es zu Zeiten des Verkaufes, nach aller Sachkundigen Meinung, völlig seeuntüchtig war und weder wieder flott gemacht, noch wieder aufgezimmert werden zu können angesehen worden ist, nachher aber wegen zufälliger Umstände (z. B. indem es durch einen Sturm an's Land getrieben worden etc.) wieder seetüchtig hat gemacht werden können[25]). So günstig ist man hier dem Eigenthum des Rheders und so streng beurtheilt man die Verkaufsbefugniss des Schiffers, von dem man selbst in einem solchen rein zufälligen Falle mala fides in Englischen Gerichtshöfen vorauszusetzen geneigt ist.

Nach Holländ. Rechte (Art. 376) ist nur die Seeuntüchtigkeit gesetzlich zu erweisen. Das Span. Recht (Art. 593) verlangt, dass eine Untersuchung von den Gerichten des betreffenden Hafens darüber gemacht werde, dass „das Schiff zur

25. Siehe die gerichtlichen Entscheidungen bei Abbott S. 1—9.

„Fortsetzung der Reise nicht wieder in Stand gesetzt „werden kann“, doch ist wohl hinzuzufügen, gar nicht oder mit unverhältnissmässigen Kosten. Das Franz. Recht verlangt Constatirung der Seeuntüchtigkeit (innavigabilité légalement constatée) durch die Ortsbehörde oder den Französischen Consul und ist, im Falle diese durch den Kapitain hintergangen worden sein sollten, nichtsdestoweniger der Verkauf gültig [26]).

Das Preuss. Recht [27]) geht, wie man aus dem in der Note abgedruckten § 1522 ersieht, am weitesten, indem es den Schiffer

---

26. Pardessus, cours de dr. c. III. n. 606. Abweichendes Urthl. 18. Mai 1824 und hat sogar der Cassationshof durch Spruch vom 14. Mai 1824 entschieden, dass auch andere Beweise der Seeuntüchtigkeit eines Schiffes genügen, wenn es nämlich nicht möglich ist, sich dieselben auf dem oben bezeichneten Wege zu verschaffen. Pardessus versteht Seeuntüchtigkeit wie es scheint dahin, dass das Schiff seine Reise nicht mehr fortsetzen kann, doch ist zu suppliren gewiss, ohne unverhältnissmässig theure Reparatur. — Code de commerce 237. 390. Das ältere Französ. Recht verbot dem Schiffer den Verkauf ganz unbedingt. Ordonnance de l. m. von 1681 liv. II. tit. I. Artikel 19 und selbst noch der Entwurf zum Code de com. Das Schwedische Seerecht III. c. 8. verbietet dem Schiffer unbedingt den Verkauf des Schiffes. Ebenso das Oesterreichische Seerecht. Das Dänische Seerecht (Gesetzbuch Christians V., IV. 1. Artikel 1) gestattet den Verkauf in dem Falle der Seeuntüchtigkeit, die von vier Leuten des Schiffes zu bezeugen ist.

27. Allg. Landrecht II. 8. § 1522. „Zum Verkaufe des ganzen Schiffes „aus freier Hand, ist der Schiffer ohne ausdrückliche Einwilligung „der Rheder, oder ihrer Bevollmächtigten nicht befugt. — § 1523. „Sollten besondere Umstände den schleunigen Verkauf „desselben nothwendig oder für die Rheder nützlich „machen: so muss der Schiffer diese Umstände den Gerichten des „Orts anzeigen, eine Taxe durch vereidete Sachverständige aufneh„men lassen, und den Verkauf durch öffentliche Licitation veran„stalten. § 1522. Unterlässt er dies: so muss er den Werth des „Schiffes zur Zeit der Abfahrt bezahlen, wenn er nicht die „Nothwendigkeit oder Nützlichkeit des vorgenommenen Verkaufes „vollständig darthun kann.“ Demnach wird auch hier der Verkauf (wie auch im Französ. Rechte nach der vorigen Note) wegen Formmängel selbst bei einer mala fides des Kapitains nicht angefochten werden können.

überhaupt da, wo besondere Umstände den schleunigen Verkauf des Schiffes nothwendig oder für den Rheder nützlich machen sollten, zum Verkaufe berechtigt. Und diese Ausdehnung scheint uns zweckmässig zu sein, wenn nur nicht die Fassung des Gesetzes zu vag wäre. Man wird nämlich im Interesse der Rhederei den Schiffer zum Verkaufe des ganzen Schiffes für befugt halten müssen überall, wo das Schiff, ohne den schleunigen Verkauf durch den Kapitain, der ja als ein tüchtiger Bevollmächtigter überall wenigstens negativ, wie dies hier der Fall ist, den Schaden, namentlich so grossen, von seiner Rhederei abzuwenden verpflichtet ist, dem Rheder unwiederruflich verloren zu gehen die dringendste Gefahr vorliegt, also z. B. wenn das Schiff einzig durch den schleunigen Verkauf an einen Ausländer bei einem ausbrechenden Kriege vor Confiscation oder Beschlagnahme zu retten ist etc. Darf ja schon, was freilich nicht zu empfehlen ist, nach dem Consolato del mare Kap. 253 der Schiffer das Schiff Alters halber (vejez, vecchiezza) verkaufen [28].

Mit Recht mag von dem Schiffer verlangt werden, dass er sich, wo es angeht, von den Gerichts- oder Ortsbehörden zum Verkaufe, nach einer officiellen Inspection des Schiffes, autorisiren sowie das Schiff öffentlich verkaufen lasse. Eine Verklarung wird allemal von ihm zu machen sein.

12) Von den Privilegien des Schiffers sowie der Mannschaften eines segelfertigen Schiffes gegenüber ihren Gläubigern ist bereits § 47 gehandelt.

---

28. Nach dem Consulat l. c. ist der Schiffer bei jedem irgend von ihm freiwillig unternommenen Verkaufe nur zur Auszahlung des Empfangenen oder wenn die Rheder damit nicht zufrieden sein wollen, zur vollsten Entschädigung verpflichtet. Der Verkauf bleibt in der Regel für den Dritten gültig und kann nur dann angefochten werden, wenn der Schiffer mit dem Geld durchgegangen ist; denn dann muss der Käufer eine Vollmacht der Rhederei zum Verkaufe nachweisen, wenn ihm nicht das Schiff ohne Weiteres durch das Gericht abgesprochen werden soll. Es heisst dann auch ausdrücklich: „Daher mag und soll sich ein Jeder wohl vorsehen, „wie er ein Schiff kaufet, damit er nicht in Scha„den gerathe."

§ 63. Pflichten des Schiffers[29]) vor der Abreise.

Die in den folgenden Paragraphen zu charakterisirenden Pflichten des Schiffers ergeben sich leicht aus dem § 58 — 60 Gesagten und ist es demnach auch nicht nothwendig, hier nochmals ihren allgemeinen Charakter zu bestimmen. Wir wenden uns sogleich zu den Details, indem wir zuerst von den Pflichten vor, sodann während und endlich am Schluss der Reise sprechen wollen. Vergl. auch § 115—119.

Pflichten vor der Abreise.

1) Die erste Pflicht des Schiffers ist, dass er sich tüchtige Seeleute verschaffe; er würde ein grobes Versehen begehen, wenn er mit einer unerfahrenen oder unzulänglichen Mannschaft in See ginge. Selbst die Mitbetheiligung der Rhederei an der Ernennung der Mannschaft kann diese Pflicht nicht heben; der Schiffer musste überall protestiren. Die ausdrückliche Bestimmung des Spanischen Seerechts (Artikel 639), dass die Rhederei den Kapitain nicht zwingen könne, Leute, die diesem nicht anstehen, unter seine Mannschaft aufzunehmen, versteht sich überall von selbst; denn er, nicht die Mannschaft, ist zuletzt der Rhederei verpflichtet. Dabei darf der Kapitain keinem anderen Schiffer seine Leute abspenstig machen. Wo, wie in den meisten nordischen Häfen für die Annahme des Schiffsvolks eine Behörde sich befindet, geschieht die Heurung allemal durch deren Vermittelung. In Frankreich ist der Schiffer verpflichtet, seine Leute zur Musterung dem Classencommissär und im Auslande dem Consul vorzustellen.

---

29. Von den Pflichten des Schiffers siehe Pöhls, S. 161 ff. Koch, Preussisches Recht, I. § 424—426. Pardessus, cours etc. III. n. 628 sq. Uebrigens sind die Seerechte in dieser Materie ziemlich übereinstimmend und wird es drum nicht nöthig sein, viele Citate auf die Quellen zu geben. Verweisungen auf ältere Seerechte stehen bei Pöhls. Recht übersichtlich ist Bravard-Veyrières l. c. S. 328—36. Freilich ist keiner von allen genannten Schriftstellern vollständig. Abbott l. c. part. IV. chap. IV. S. 295—317.

2) Er muss für die Seetüchtigkeit des Schiffes sorgen, d. h. er muss und zwar nach manchen Seerechten allenfalls mit Zuziehung von Sachverständigen und Beamten, das Schiff genau untersuchen, die entdeckten Fehler der Rhederei anzeigen und wenn dieselben nicht am Orte sind, die Ausbesserung bewirken lassen, doch in der Regel bei grösseren Reparaturen erst die Genehmigung der Rhederei einholen. Wollen die Rheder nicht repariren, so hat der Schiffer der Seebehörde oder im Auslande dem Consul Anzeige zu machen und kann er sich durch diese zur Reparirung legitimiren lassen [30]).

Diese Pflichten hat der Kapitain nicht bloss zu seiner eigenen nachträglichen Sicherung zu erfüllen, sondern auch im Interesse der öffentlichen Sicherheit, sowie um in Streitfällen über den Zustand des Schiffes vor seiner Abreise die nöthigen Mittel zur Aufklärung der Gerichte zu haben.

Uebrigens sind nach der ganzen Stellung des Schiffers seine Engagements von Seeleuten an sich immer für gültig zu achten, und ist er derentwegen nur der Rhederei verantwortlich. Pardessus l. c. n. 630.

Namentlich ist es eine strenge Pflicht des Schiffers, dahin zu sehen, dass sein Schiff mit hinlänglichem und gutem Proviant nebst Trinkwasser versehen ist.

3) Ist das Schiff ausgerüstet (segelfertig in diesem Sinne), so muss der Schiffer darauf sehen, dass die Ladung gehörig geschieht. Dazu ist erforderlich, dass die verladenen Güter gehörig bezeichnet und angemerkt und dass keine ramponirten (d. h. mit beschädigter Emballage) Waaren ohne besonderen Protest angenommen werden. Sodann hat der Schiffer für gute Stauung der Güter zu sorgen, d. h. dass die schweren unten gelegt und leckende Güter nicht auf trockene gepackt werden; und ist er besonders für gute Garnirung verpflichtet, d. h. er muss die Güter so fest legen und packen, dass sie durch die Bewegung des Schiffes nicht beschädigt werden. Ferner ist er zu einer symmetrischen Verpackung verpflichtet, damit auf Einer Seite

---

30. So das Franz. Seerecht ausdrücklich Code de com. 233. Die Inspection muss hier bei grösseren Seereisen zweimal gemacht werden, einmal wenn ausgerüstet, sodann wenn geladen werden soll. Gesetz vom 13. Aug. 1791.

des Schiffes nicht zu viel und zu Schweres geladen werde. Auf der einen Seite darf er das Schiff nicht überladen, auf der anderen nicht zu leicht befrachten, denn beides hindert die Seetüchtigkeit des Schiffes. Endlich soll er von unbekannten oder unsicheren Personen keine Güter annehmen, deren Eigenschaft er nicht genau kennt, damit in den Ballen etc. nicht Zoll- oder Kriegs-Contrebande oder gefährliche Zündstoffe etc. verpackt sind. Ueberhaupt soll er ohne Genehmigung der Rhederei wie der Befrachter keine Contrebande annehmen; auch darf er ohne Genehmigung der Rheder keine Waaren auf eigene Rechnung in das Schiff nehmen (bei einer nach den verschiedenen Seerechten variirenden Strafe).

4) Die Befrachtung steht dem Kapitain überhaupt nicht immer zu, sondern wird am Wohnorte der Rhederei von dieser selbst und in der Fremde von einem Correspondenten der Rheder gewöhnlich besorgt. Doch ist ihm einmal die Befugniss dazu ausdrücklich übertragen oder wird er durch die Umstände dazu veranlasst, so entrirt er eigentlich noch ein besonderes Cargadeurgeschäft. Er muss auch in Bezug hierauf allen möglichen Vortheil der Rhederei verschaffen und nicht etwa dabei den seinigen suchen, er soll namentlich um seiner Kaplaken und Schreibegebühren oder um anderer eigener Vortheile willen[31]) keine der Rhederei nützliche Fracht ausschlagen. Es versteht sich, dass er den Abladern Rechnung ablegen muss.

5) Spätestens bis zur Beendigung der Ladung hat der Schiffer alle zu seiner Reise nothwendigen Schiffsdocumente, Papiere und Pässe, Certepartien, Connossemente etc. an Bord zu schaffen. Siehe bereits wegen dieser Papiere etc. § 45.

6) Selbst während das Schiff noch im Hafen liegt, muss der Schiffer in der Regel des Nachts sich am Bord befinden oder wenigstens das Commando einem Officier übertragen. Noch strenger wird es hiermit während der Reise genommen.

7) Endlich wird er verpflichtet sein, dahin zu sehen, dass die Zoll- und Schiffsabgaben aller Art richtig bezahlt werden.

---

31. Sind dem Schiffer nach Preuss. Rechte solche Vortheile von der Rhederei bewilligt, so darf er doch nie mehr als den dreissigsten Theil der Fracht nehmen, widrigenfalls er das Doppelte des ganzen Vortheils zur Schiffer-Armencasse als Strafe entrichten muss. Preuss. Landrecht II. 8. § 1461. 1514—1518.

§ 64. Pflichten während der Reise [32]).

1) Sobald das Schiff zum Auslaufen bereit ist, muss der Schiffer den ersten günstigen Wind zum Absegeln benutzen [33]). Er soll den Wind nicht verliegen, aber doch auch den günstigen Moment zum Absegeln abwarten.

2) Wo er das Fahrwasser nicht genau kennt und wo dasselbe überhaupt gefährlich ist, namentlich beim Aus- und Einlaufen in und von Häfen, Buchten, Strömen etc. muss er sich eines Lootsens bedienen, sonst ist er für allen Schaden an Schiff und Ladung verantwortlich. Siehe den späteren Abschnitt über Lootsen.

3) Ohne Noth soll er das Schiff weder bei Tag, noch besonders bei Nacht verlassen, jedenfalls aber zuvor einem Officier das Commando übergeben. Nach Span. Recht Art. 649 soll der Schiffer in keinem Falle beim Ein- und Auslaufen der Häfen und Flüsse das Schiff verlassen.

4) Er soll auf der Reise eine fleissige Aufsicht über Schiff und Ladung führen und die Waaren, so oft es möglich ist, stauen und umlegen lassen. Es kommt hier viel auf die Art und Beschaffenheit der Güter an: z. B. ist Getreide umzuschippen etc. Zu dem Behufe und zum Besten der Gesundheit der Seeleute soll er die Räume des Schiffes, bei günstigem Wetter, lüften.

5) Er muss das Schiffsvolk überwachen, dass es sich ordentlich und friedlich betrage, damit nicht durch den Unfrieden der Seeleute das Schiff gefährdet werde. Zur Aufrechthaltung der Ordnung und Autorität steht ihm nach allen Seerechten ein gelindes Züchtigungsrecht zu, das sich im höchsten Grade auf Knebelung und Einsperrung während der Reise erstreckt, bis man zu einem Orte, wo die Ausantwortung an die Gerichte möglich ist, kommt.

---

32. Abbott S. 317—328.

33. Nach Röm. Rechte (L. 3. Com. de naufragiis 11. 5) durfte vom 1. Oct. bis 1. April kein Schiff in See gehen. Nach den Hanseat. Recessen durfte dies von Martini bis Petri, 10. November bis 22. Februar, nicht geschehen. Diese Bestimmungen sind veraltet und darf der Schiffer jetzt zu allen Jahreszeiten in See gehen.

6) Er muss den vorgeschriebenen Curs, d. h. die Reiseroute befolgen, und wenn ihm keine besonderen Vorschriften in dieser Beziehung gemacht sind, überhaupt auf den kürzesten und sichersten Wegen den Bestimmungsort zu erreichen suchen. Doch ist er wegen dringender Umstände, namentlich wegen Wind und Wetter, wegen Beschädigung des Schiffes, wegen bedeutender Krankheiten etc. am Bord, wegen Verlust an den nothwendigsten Mannschaften durch Tod, Matrosenpressen, Desertion etc. oder bei Verfolgung durch den Feind oder wenn der Bestimmungsort blokirt ist, von seinem Course abzuweichen befugt. Hier wird er überall einen Nothhafen suchen dürfen. Auch wird Abweichung vom Curse dadurch gerechtfertigt, dass der Schiffer contractlich eine Convoy aufsuchen muss oder dass er einem in seiner Nähe befindlichen Schiffe, das sich in Noth befindet, zu Hülfe kommt. Doch muss er auch in solchem Falle überall nach bestem Wissen das Interesse der Rheder und Befrachter wahrnehmen und den Rhedern mit erster Gelegenheit Nachricht davon geben. Unnöthiges Abweichen zieht dem Schiffer nach den meisten Seerechten Strafen zu.

7) Er soll das Schiffsvolk nicht hart behandeln, ihm die fällige Löhnung zahlen und sie namentlich mit gesunden und hinlänglichen Lebensmitteln, namentlich auch mit gutem und genügendem Trinkwasser versorgen.

8) In allen wichtigen Fällen sollte nach den älteren Seerechten [34]) der Schiffer mit der Mannschaft einen Schiffsrath halten. Dies ist nicht mehr praktisch. In rein technischen, mehr eine wissenschaftliche Kenntniss zur Beurtheilung erforderlichen Dingen wird eine Berathung mit dem Steuermann oder allenfalls mit den übrigen Officieren genügen. Selbst in rein praktischen Sachen wird Berathung mit den Officieren zumeist

---

34. Doch redet merkwürdiger Weise das Hanseatische Seerecht nicht einmal bei Gelegenheit des Seewurfs und der Bodmerei davon. — Abbott l. c. S. 306 sagt sehr richtig: I apprehend such consultation (eben Schiffsrath) is not required by the law of England, according to which the entire management of the ship is intrusted to the master; er macht dabei auf den Unterschied von den Bestimmungen der Franz. Ordonnanz von 1681 und der rôles d'Oléron aufmerksam.

hinlänglich sein. Bei einer Gefahr, wo das Leben Aller bedroht ist, wird noch am ehesten der Schiffer einen Rath Aller zusammenzurufen haben. Doch wird dies überall auf die näheren Umstände ankommen. Uebrigens kann man nicht sagen, dass der Schiffer an die Mehrheit der Stimmen der Officiere oder der ganzen Mannschaft gebunden wäre; vielmehr wird man ihm kraft seines Amtes und Commandos, namentlich aber weil er nicht bloss der Seefahrtskundigste auf dem Schiffe ist, sondern auch für die Angelegenheiten des Schiffes der Rhederei gegenüber die alleinige Verantwortlichkeit hat, nicht bloss überall eine entscheidende Stimme bei Stimmengleichheit einräumen, sondern ihn sogar überhaupt nicht unbedingt an die Majoritätsbeschlüsse binden, und nicht einmal unbedingt den Fall ausnehmen dürfen, wo sich die grosse Mehrheit der Seeleute für die Existenz einer Lebensgefahr Aller (die etwa das gestrandete seeuntüchtige Schiff zu verlassen berechtige) entscheidet; denn selbst hier wird er mit dem Reste der Mannschaft thun dürfen, was er nach Pflicht und Gewissen für recht hält und wird allenfalls der dissentirenden Mehrheit, wenn er sie nicht zwingen kann, ein anderweitiges Handeln gestatten müssen[35].

Ueber Berathungen ist möglichst ein kurzes Protokoll aufzunehmen oder ist darüber wenigstens eine Notiz im Journal zu machen. Siehe § 66.

9) Der Schiffer muss die Hafenordnungen genau befolgen. Er soll des Nachts, er sei unter Segel oder vor Anker, die Schiffsleuchte aufstecken und über dem geworfenen Anker eine wachende Boye (d. h. ein über dem Anker schwimmendes Flott von Holz oder Borke) befestigen. Er darf nicht den eingeladenen Ballast oder Aehnliches in das Fahrwasser des Hafens

35. Nach Preuss. Rechte ist der Schiffer „in wichtigen und bedenklichen „Fällen, da Schiff, Ladung und Menschen in Gefahr stehen, sowohl „im Hafen als auf der See zur Berufung des Schiffsrathes ver„pflichtet", doch nicht an den Schiffsrath gebunden; er soll aber für den unglücklichen Ausgang einstehen, wenn er ohne erhebliche und vollständig (!) zu erweisende Gründe zuwiderhandelt. Der Schiffsrath oder die Seemannschaft wird ausser dem Schiffer durch den Steuermann, Hochbootsmann und Zimmermann oder wenn einer davon fehlt, durch einen anderen erfahrenen Schiffsmann gebildet. II. 8. § 1463—1466. — Vergl. Ordonnanza de Bilboa 24.

oder Stromes werfen, sondern an den vorgeschriebenen Orten ausladen. Sodann muss er überall gehörig clariren, d. h. die Zoll- und Abgabenbestimmungen der einzelnen Staaten genau erfüllen.

Auf allen Ankerplätzen muss der Schiffer sein Schiff so legen, dass es möglichst vor Zusammenstossung, Feuersbrunst und anderen Unfällen der Natur oder Menschenhand gesichert sei.

10) Der Schiffer muss dem Rheder, so oft es angeht, von den erheblichen Vorfällen, namentlich vom Eintreffen in den Bestimmungshafen und von der Weiterreise, von Frachtschliessung über Waaren und Personen, von allen Seeschäden, vom Einlaufen in einen Nothhafen u. s. w., namentlich auch im Interesse der Versicherung von Schiff und Ladung, welche heutiges Tages als von der Rhederei und resp. den Abladern geschehen, jeder Schiffer von Rechtswegen annehmen muss, Nachricht geben. Er darf in der Regel nur von dem dirigirenden Rheder Befehle annehmen, bis sämmtliche Rheder ihm andere Anweisungen geben. Doch wird es hier auf die besonderen Bestimmungen der Contracte und Vollmachten des Schiffers ankommen und Manches sogar von den Umständen abhängen. Ueberall wo Correspondenten der Rhederei sich befinden, an die er gewiesen ist, hat er sich an diese zu wenden, ihnen zu berichten, mit ihnen zu berathen und sich überhaupt nach deren Anordnungen zu richten, soweit ihm bekannt ist, dass dieselben zu solchen Anordnungen von der Rhederei befugt worden sind. Es bezieht sich dies letztere namentlich auf die Befrachtung des Schiffes, sowie auf die Erhebung und Zahlung von Geldern, die man jetzt häufig nicht dem Kapitain, sondern dem Correspondenten abzuthun überlässt.

Ueber die Pflichten 11) zur Führung des Reisejournals, 12) zur Verklarung (Seeprotest), sowie 13) bei Geburts- und Sterbefällen, endlich 14) in Bezug auf Hülfeleistung an fremde Schiffe, 15) bei Vertheidigungen, 16) unter Convoy, 17) in Kriegsfällen überhaupt, siehe § 65 sq.

18) Ueberhaupt ist aber der Schiffer verpflichtet, Alles zu thun, was zur Fortsetzung und Beendigung der Reise irgend im Interesse der Rhederei sein kann und erscheinen die nach § 62 ihm zustehenden Rechte und Befugnisse alle insgesammt, namentlich aber auch das Recht zur Ausbesserung, zur Ernennung neuer Mannschaften (nach Abgang der alten durch Tod, Deser-

tion etc. oder bei deren Unfähigkeit), zur Aufnahme von Geldern, zur Verfrachtung des Schiffes, ja endlich selbst zur Veräusserung und besonders zum Verkauf von Ladung und Schiff, unter Umständen zugleich als Pflicht, die er im Interesse der Rhederei üben muss und für deren Nichterfüllung er der Rhederei verantwortlich ist.

19) Insbesondere kann unter Umständen der Schiffer für verpflichtet gehalten werden, zur Fortsetzung seiner Reise und Expedirung der eingeladenen Güter ein anderes Schiff zu miethen, falls das seinige untüchtig geworden ist und entweder sich nicht wieder ausbessern lässt oder die Ladung eine schnelle Beförderung erheischt. Die Seerechte von Wisby (Artikel 16), Oléron (Artikel 4) und die Rhodischen Gesetze geben dem Schiffer das Recht, ein anderes Schiff zu miethen, ohne ihm die Verpflichtung aufzulegen. Das ist auch Englische Praxis. Abbott (6) S. 324 sq. Die Ordonnanz von 1681 sowie der Code de c. franç. Art. 296 sagen: le capitaine sera obligé, was Pothier (contracts de louage II. part 2—3 § 68), sowie Valin (zu liv. III. tit. III. Art. 11) als ein Recht (liberté) auffassen, in neueren Zeiten aber als eine Verpflichtung des Kapitains angesehen worden ist, so von Boulay-Paty l. c. II. 400, Pardessus l. c. n. 644 und bereits von Emerigon (traité des assurances I. chap. 12—16) und dies ist auch Nordamerikanisches Recht. Kent l. c. III. lecture 47. Siehe besonders § 118.

20) Der Kapitain darf sich keinen Stellvertreter in seinem Posten ohne Genehmigung der Rhederei setzen, es sei denn, dass er durch materielle Hindernisse (Krankheit, Haft etc.) zur Weiterführung des Schiffes verhindert wird, eine Vereinbarung mit der Rhederei nicht sofort möglich und eine Verzögerung der Reise sehr nachtheilig ist, also in allen eilenden Fällen.

21) Der Schiffer erscheint zugleich nach allen älteren und neueren Seerechten mehr oder weniger als ein öffentlicher Beamter der Rechts- und Sicherheitspolizei (besonders bei Vergehungen seiner Leute), des Civilstandsregisters (bei Geburts- und Sterbefällen) und endlich in gewisser Weise als ein Notar (bei Testamenten). Bravard-Veyrières l. c. pag. 384.

Diese Stellung im und zum Staate zeigt sich namentlich auch in der Verpflichtung, welche dem Kapitain nach Englischen und anderen Gesetzen obliegt, ihre in der Fremde befindlichen

seefahrenden Landsleute mit zurückzunehmen, selbst Verbrecher in gewissen Fällen. Siehe Jacobsen, S. 175.

22) Der Schiffer haftet nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen für allen, Schiff und Ladung durch seine Versehen und Vergehen zugefügten Schaden; der dabei betrügerisch handelnde Schiffer soll, abgesehen von Fällen crimineller Bestrafung, nach einigen Seerechten nicht weiter fähig sein, ein Schiff zu führen. Das Span. Handelsgesetzbuch Art. 677 entzieht ihm alle Fähigkeit zur Anstellung auf einem Schiffe.

Des Schiffers anderweitige besondere Verpflichtungen wegen der Ladung und wegen der Mannschaft siehe weiter unten in den betreffenden Abschnitten, namentlich § 115—19.

§ 65. Insbesondere vom Schiffsjournale [36].

Es ist bereits § 45 bei Gelegenheit der Lehre von den Schiffspapieren, wo denn auch die gesetzlichen Bestimmungen der einzelnen Staaten über die gesetzliche Nothwendigkeit des einen oder anderen Documentes bereits angegeben worden sind (siehe § 45), das Schiffsjournal genannt. Es ist nicht zu verwechseln mit dem Ladebuch (§ 115), welches in der Regel der Steuermann führt und in welches die Waaren, so wie sie an Bord kommen, nach Stückzahl, Packung, Marken, Numern, unter dem Namen des Absenders (Empfängers, Bestimmungsortes) genau eingetragen werden; davon unterscheidet man bisweilen das Löschbuch, in welches alle diese Notizen bei der Ausladung von Gütern aus dem Schiffe gemacht werden. Beide Bücher sind nach den einzelnen Seerechten (§ 45) bisweilen dem Schiffer zu führen gesetzlich vorgeschrieben [37]. Auch das Schiffsbuch ist noch davon zu scheiden, in welches alle Data in Bezug auf das Rechnungsverhältniss zwischen Schiffer und Rhederei eingetragen werden, also alle Einnahmen und Ausgaben für Rechnung des

---

36. Wegen der Schiffspapiere überhaupt siehe § 45 oben; wegen anderer Papiere in Bezug auf Mannschaft und Ladung Kap. III. dieses Abschnittes und den folgenden Abschnitt.

37. Siehe besonders das Span. Handelsgesetzbuch Artikel 646, wo dem Schiffer anbefohlen ist, 1) das Ladungs-, 2) das Rechnungsbuch und 3) das Seefahrtsjournal zu führen. Siehe § 45.

Schiffes, sowie namentlich auch die auf das Schiff sich beziehenden persönlichen Forderungen des Schiffers etc. Insbesondere wird demnach hier auch die nähere Spezification derjenigen Victualien zu geben sein, welche einem an dergleichen nothleidenden Schiffe, gegen oder ohne Entgeld verabreicht wurden, wenn auch das Factum selbst ins Journal gehört. Pöhls, S. 169.

Von dem Zeitpunkte an, wo irgend etwas in Bezug auf die Reise des Schiffes zu geschehen beginnt (z. B. Einnahme von Proviant, Ballast, Gütern etc.), ist, sofern nicht durch die besonderen Seerechte ein anderer Anfangstermin festgesetzt ist, dem Schiffer auferlegt, ein sog. Schiffsjournal[38]) zu führen, in welchem alle Begebenheiten der ganzen Reise des Schiffes notirt werden[39]), namentlich ein täglicher Bericht über Wind und Wetter, über den Curs, Schnelligkeit etc. des Schiffes, über den Zustand der Mannschaft, über Seegefahren und Seeschäden, über gehaltenen Schiffsrath etc. Gewöhnlich führt übrigens der Steuermann auch das Journal, doch soll es der Schiffer immer

---

38. In Frankreich ist das Schiffsjournal zugleich Lade- und Löschbuch, sowie Schiffsbuch, ist gestempelt und von der Behörde foliirt und paragraphirt. Wenigstens ist dies so Bestimmung des Art. 224 des Code de c.; cf. Pardessus l. c. n. 636. Nach Schiebe (S. 38 seiner Uebersetzung von Pardessus cours d. d. tom. III.) ist aber die Praxis anders und werden verschiedene Bücher geführt: 1) das Journal, welches wie in anderen Ländern bloss die Begebenheiten der Reise enthält in chronologischer Ordnung. Seine Form ist die nach Art. 224. 2) das Schiffsbuch (livre de bord) enthält die sog. Comptabilität des Schiffes (zwischen Kapitain und Rheder, Einnahme und Ausgabe). 3) das Lade- und Löschbuch (livre pour le chargement et le déchargement), welches ebenso wie in anderen Ländern eingerichtet ist. — Die Verfasser des Code de commerce haben wie es scheint jene verschiedenen Schiffsdocumente nicht recht gekannt und somit verwechselt.

39. Ueber den Anfang der Zeit, von wo an dies Reisejournal oder Tagebuch zu führen, streiten die Autoren des Seerechts. Manche bestimmen dazu den Abgangstag des Schiffes aus seinem Heimathhafen bis zur Rückkehr dahin und dies ist Preuss. Recht nach Koch, l. c. I. § 425. S. 719. Andere verstehen unter der Reise die Zeit zwischen jeder Abladung und Löschung oder bestimmen den Anfang mit der Zeit, wo der Steuermann an Bord kommt.

controliren. Die Eintragungen sind mit der grössten Gewissenhaftigkeit zu machen, so dass sie nöthigenfalls beschworen werden können. Zur Sicherung gegen Fälschung, sowie zur Erleichterung der Eintragung und zur besseren Uebersicht ist das Buch rubricirt und paginirt. Rasuren sollen nie gemacht werden; Correcturen nur so, dass man das Ausgestrichene lesen kann, damit um so weniger der Verdacht einer absichtlichen Fälschung entstehen könne. Das Journal wird stundenweis geführt, indessen nach jetzigem Seegebrauch alle 24 Stunden, Mittags 12 Uhr abgeschlossen, d. h. über diese Zeit ein resümirender Bericht zusammengestellt. Pöhls, S. 166. Uebrigens lässt sich für die Zeit der Eintragung nach dem Factum nichts Bestimmtes sagen; sobald als möglich muss es geschehen, damit noch Alles im frischen Andenken sei und der Bericht demnach von Anfang an ein recht getreuer und der Wahrheit gemässer sein könne; doch wird man billig sein müssen und namentlich es nicht zu streng beurtheilen, wenn in Zeiten grosser Gefahr oder auch schon, wo viele der Mannschaften krank und die anderen desshalb sehr beschäftigt waren, die Eintragung verspätet worden ist.

Das Journal bildet namentlich die Grundlage der Verklarung oder des Seeprotestes (§ 66).

Das Journal ist ferner genau chronologisch zu führen.

Das Journal schliesst mit der Beendigung der Reise, welche bei einem mit Rückfracht nach dem Abgangshafen zurückkehrenden Schiffe erst mit Löschung der Rückfracht anzunehmen ist.

Ein durch mehrere Reisen hindurch fortzuführendes Journal wird nach Völkerrecht weder in Kriegs- noch in Friedenszeiten von dem Schiffer verlangt; doch ist man bisweilen der Ansicht in den Prisengerichten gewesen, dass ein zusammenhängendes Journal über alle Reisen des Schiffes seit Abgang aus dem Heimathshafen am Bord des Schiffes sich befinden müsse: was aber wohl, wenigstens in seinen Consequenzen und indirect, zum Theil gegen den in neueren Zeiten angenommenen völkerrechtlichen Grundsatz streitet, dass die etwanige Kriegsschuld eines Schiffes (z. B. seine Verletzung der Neutralität, sein Contrebandhandel etc.), abgesehen natürlich von dem Charakter des Schiffes selbst, nur nach der Ladung der letzten Reise zu

beurtheilen sei[40]). Man will sich dadurch aber eigentlich besonders über den Nationalcharakter des Schiffes im Prisengerichte vergewissern.

§ 66. Von der Verklarung (Seeprotest)[41]).

Durch die eigenthümliche, namentlich für einen Verwalter fremder Güter und Angelegenheiten äusserst freie und selbstständige Stellung des Schiffers werden eigenthümliche Sicherungen zum Besten der Rheder und Ablader von selbst geboten. Namentlich sucht man sich gegen Treulosigkeiten des Schiffers durch eine gewisse feierliche Art der Beurkundung der von ihm auf der Reise erlebten Ereignisse und vollbrachten Acte möglichst zu sichern durch die sog. Verklarung, die auch Seeprotest oder wie in den Italienischen Seestaaten Consulat genannt wird[42]). In diesem allgemeinen Charakter stimmen die verschiedenen Institute der Verklarung der einzelnen Europäischen Staaten völlig mit einander überein; sie weichen indessen in den näheren Bestimmungen des Umfanges, der Form, der gesetzlichen Nothwendigkeit oder blossen Nützlichkeit, der Beweiskraft etc. vielfach von einander ab.

Es steht fest, dass in Frankreich, Holland, Oesterreich und selbst in England die Verklarung (Protest) ganz allgemeiner Natur ist und zur Constatirung aller Schiffsereignisse angewendet werden kann[43]), wenn man auch vorzugsweise an den Kapitain, seine Facta und Erlebnisse mit dem Schiffe denkt. Der Schiffer muss

---

40. Dies ist im Ganzen auch wohl die Jacobsen'sche Meinung in seinem Seerecht S, 120.

41. Vergl. besonders Pöhls S. 691 ff.. der aber davon erst bei der Lehre von der Havarie spricht. Ebenso Jacobsen S. 519. Siehe dagegen Abbott, l. c. S. 335. 36. und Bravard-Veyrières, l. c. S. 334. Das Franz. (Art. 242 sq.) und Holl. (Art. 379 sq.) Handelsgesetzbuch verbreiten sich darüber am vollständigsten. Auch Piantanida, l. c. tom. I. tit. 1 und 2. S. 1—38.

42. Englisch protest, Französisch rapport, Italienisch consolato sowie protesto.

43. cf. Abbott (6) Seite 336. Wegen Oesterreich Editto politico von 1774, Art. II. § 15 und 19.

hier in jedem Hafen eine Art Verklarung machen. Andere Staaten, wie Preussen, Schweden, Dänemark, die Hansestädte, Russland und auch wohl Spanien betrachten wenigstens stillschweigend die Verklarung nur als eine Beurkundung von Seegefahr, wenn durch Wind und Wetter oder durch feindliche Gewalt oder überhaupt durch höhere Hand der Kapitain sich genöthigt sieht, in einen Nothhafen einzulaufen und denken zumeist sogar speziell an den Fall der Havarie[44]), obgleich hier selbst nach den Worten des Gesetzes meist leicht eine Ausdehnung auf andere Fälle sich machen lässt. Auch der Fall, wenn zwei Schiffe durch Zusammenstossen sich beschädigt haben, würde hieher gehören.

Sodann ist die Verklarung in England, in Italien (wenigstens vor Emanation der neueren Handelsgesetzbücher nach Franz. Muster), sowie auch wohl in Schweden, obgleich sie hier sehr gewöhnlich ist, dem Schiffer nicht als absolute Pflicht vorgeschrieben wie in den anderen Staaten dies allerdings der Fall ist[45]).

Ueberall geschieht nun die Verklarung auf Grund des auf dem Schiffe geführten Reisejournals. Gewöhnlich hat der Schiffer daraus einen resümirenden gewissenhaften Auszug zu machen und diesen im Hafen der Ankunft oder resp. nur im Nothhafen öffentlich vorzulegen und legalisiren zu lassen. Die öffentliche Person, vor welcher dies geschieht, braucht in England und Dänemark überhaupt nur ein Notar zu sein und kann auch nach den übrigen Seerechten, insofern die sonst vorgeschriebenen Behörden dieser Art fehlen, vor einem Notar vollzogen werden, namentlich auch in Preussen. Doch ist es Vorschrift der meisten Seerechte (Frankreich, Holland, Preussen etc.), dass der Act der Verklarung wo möglich vor einem Seegerichte und nur im Auslande vor dem betreffenden Consul oder allenfalls vor anderweitigen Behörden vorgenommen werde. Auf diese Weise wird die Verklarung bescheinigt.

---

44. Das Schwedische Recht ist in dieser ganzen Materie sehr unvollständig. Wegen Dänemark Christians V. Gesetzbuch IV. cap. II. Art. 12 und cap. III. Art. 10. — Preuss. Landrecht II. 8. § 1840 ff.

45. In Frankreich wird der hierin nachlässige Schiffer mit Einsperrung bedroht.

Sodann ist gewöhnlich eine Zeit vorgeschrieben, innerhalb welcher spätestens die Verklarung geschehen müsse, 24 Stunden (Frankreich, Holland) oder 3 Tage (Lübeck und Hamburg[46]) etc.

Die Depositionen des Schiffers müssen dann dieser sowie seine Officiere und zumeist die gesammte Mannschaft, auf geschehene Fragen des Richters, allenfalls auch die Passagiere beschwören. Die Bestimmungen der einzelnen Seerechte sind hierüber sehr verschieden. Die strengsten Formalitäten, namentlich eidliche Bestärkung des auszüglichen Berichtes aus dem Journal werden hauptsächlich bei Verklarungen angewandt, die zur Constatirung von Seeschäden aller Art dienen sollen, namentlich um in diesem Falle versichert zu werden, dass die Unfälle nicht durch die Schuld des Schiffers oder seiner Leute dem Schiffe passirt seien. Selbst aber wo die Seerechte noch so streng in Bezug auf die Formalitäten sind, wird man daraus allein, dass dieser oder jener von der Mannschaft oder von den Reisenden nicht beschwören kann oder will, die Verklarung noch nicht als nichtig angreifen können; allerdings kann dergleichen aber dazu beitragen, die Verklarung zu verdächtigen, besonders wenn noch andere Umstände des Verdachtes hinzutreten.

Der Schiffer kann sogar seine Gründe haben, warum er diesen und jenen seiner Leute von der Vereidigung ausschliesst. Freilich werden Rheder und Richter berechtigt sein, solche Excludirte ganz besonders zu vernehmen.

In dem Falle, wo der Schiffer vor der Ankunft in dem Hafen (resp. Nothhafen) gestorben ist, wird der erste Officier zur Aufnahme der Verklarung schreiten können und bezüglich müssen und selbst wenn nur Einer (Span. Handelsgesetzbuch Art. 652) von der ganzen Mannschaft des Schiffes übrig geblieben ist, werden dessen Aussagen zur Aufnahme einer Verklarung geeignet sein. Die Beweiskraft wird natürlich in dem einen

---

46. Lübische Verordnungen, wegen der Journale und Verklarungen vom 18. Aug. 1819. Darnach muss in Lübeck selbst die Verklarung vor der Schiffergesellschaft, in Travemünde vor dem Lootsencommandeur geschehen. Hamburgische Verordnung für Schiffer und Schiffsvolk von 1786 Art. 6, Mäklerordnung von 1825 Art. 17. Die Verklarung geschieht hier vor den Registratoren (der sonstigen Admiralität, jetzt im Handelsgerichte).

oder dem anderen Falle sehr verschieden sein. Es kommt hier aber Alles auf Zeit und Umstände an.

In der Regel wird es für Sache des Schiffers zu halten sein, seine Officiere und Mannschaften zur Vereidigung zu sistiren.

Der Inhalt der Verklarung kann natürlich sehr mannigfaltig sein, ebenso wie die Ereignisse auf der See es sein können. In vielen Ländern freilich dient aber, wie oben gesagt, die Verklarung mehr nur zur Constatirung von Seeunfällen mit den begleitenden und nachfolgenden Umständen und den Handlungen des Schiffers und seiner Leute, also hauptsächlich nur im Nothhafen.

Ein vorläufiger einfacher Protest des Schiffers im Nothhafen, wodurch derselbe dieses oder jenes Ereigniss vor den Behörden des Nothhafens erklärt oder schriftlich niederlegt oder auch zu Protokoll gibt, ohne dass dazu die Mannschaften etc. gezogen und vereidigt werden, ist weder der Form noch den Wirkungen nach eine eigentliche Verklarung und kann ein solcher sog. Protest, welcher ja nichts als eine persönliche Verwahrung des Schiffers ist, namentlich nie als Beweismittel gegen Andere als gegen den Schiffer selbst dienen.

Aber auch die noch so förmliche Verklarung schneidet in keinem Lande den Gegenparteien den Beweis des Gegentheils ab[47]. Ueberhaupt kann die Verklarung nur Ereignisse und Acte der Reise beweisen und zwar hier gewiss alle, auch die, welche anderweitig als durch die Verklarung bewiesen werden können. Ferner versteht es sich von selbst, dass die Verklarung als Beweismittel um so stärker oder schwächer sein wird, je unverdächtiger oder je verdächtiger sie in sich nach Form und Inhalt ist. Doch wird die äussere Form nicht für sehr wesentlich anzusehen sein und man, in Anwendung der alten internationalen Regel: „locus regit actum", hier überall billig sein. Auch auf die Behörde, welche bescheinigt hat und von welcher die etwanige Vereidigung der Seeleute vorgenommen ist, wenn selbige nur sonst unverdächtig war, wie ja überall zu präsumiren ist, wenn man nicht den betreffenden Staat beleidigen will, — wird es nicht so sehr ankommen und es im Allgemeinen

47. Holländ. Handelsgesetzbuch Artikel 384 gestattet den Gegenbeweis ausdrücklich.

keinen Unterschied machen, ob vor einem See- und Handels- oder vor einem anderweitigen Gerichte, ob vor einem Consul oder Notar verhandelt sei, wenn nur in dem einzelnen Falle eben keine andere (resp. die besonders gesetzlich vorgeschriebene) Behörde sogleich zur Hand war und wenn nicht anderweitige Verdachtsgründe in Bezug auf die Wahl, den Charakter etc. des bescheinigenden Beamten vorliegen. Blosse Formmängel werden nicht selten nachträglich verbessert werden dürfen; doch lässt sich das nur nach den Umständen des besonderen Falles recht beurtheilen.

Natürlich muss der Inhalt der Verklarung nach seinem ganzen Zusammenhange und in allen seinen Theilen ein vernünftiges Ganze bilden und namentlich die etwanigen Aussagen und eidlichen Erhärtungen der einzelnen Seeleute in allen wirklich relevanten Punkten übereinstimmen. Unwesentliche Abweichungen schaden nichts. Zur Controle des Inhalts wird überall das Reisejournal dienen und werden wesentliche Widersprüche zwischen diesem und der Verklarung schon begründeten Verdacht erregen.

Der Schiffer und die Mannschaften müssen natürlich die Verklarung als vollen Beweis wie für so gegen sich betrachten lassen und können allenfalls noch ergänzen, aufklären und im Einzelnen verbessern. Dritten stehen alle möglichen Beweismittel offen und ist, nach Franz. Rechte[48]) und wohl überhaupt, nicht nöthig, eine Fälschungsklage anzustellen; es ist hier immer nur eine gerichtliche Untersuchung, eine Vereinigung von Zeugnissen, die durch entgegengesetzte Zeugnisse bestritten und widerlegt werden können[49]).

---

48. Pardessus, cours III. n. 649. Code de com. Art. 247. — Ueber den Beweis durch und gegen Verklarung verbreitet sich Pöhls l. c. Seite 695—703 sehr detaillirt, indem er sich in die einzelnen Möglichkeiten und Arten des Verfahrens einlässt.

49. Das Preussische Verfahren bei Verklarungen ist folgendes. Es bezieht sich eigentlich nur auf Havariefälle. Im ersten Nothhafen muss der Schiffer, nachdem er zuvor Alles ins Reisejournal eingetragen, den Fall den Seegerichten oder dem Consul umständlich anzeigen und sich darüber ein Attest ausstellen lassen. Dass ist denn am Ende für den oben genannten blossen Protest zu halten.

§ 67. Bei Geburts- und Sterbefällen.

Darüber finden sich in den meisten Seerechten keine Bestimmungen. Das Französische Recht ist hierin am vollständigsten ausgebildet und wird da, wo keine besonderen Bestimmungen in anderen Staaten sich finden, füglich unmittelbar zur Anwendung gebracht werden können, da, abgesehen von einigen Förmlichkeiten, die Grundsätze und Anordnungen der Franz. Gesetzgebung in dieser Materie durchaus aus der Natur der Verhältnisse entnommen sind und sich ihre Anwendung für einen umsichtigen, pflichtgetreuen und menschenfreundlichen Schiffer von selbst als nothwendig ergeben muss. Er wird füglich unter solchen Umständen nicht anders handeln können [50]).

Im Bestimmungshafen muss er sodann den Gerichten, Rhedern und anderweitigen Interessenten Anzeige davon machen, den Seegerichten das Journal vorlegen und dasselbe nebst den Vornehmsten seiner Equipage eidlich bekräftigen, und zwar wo kein Seegericht ist, kann dies auch vor dem Notar oder Justizcommissar (jetzt Rechtsanwalt) geschehen; auch ist in geeignetem Falle eine Vereidigung der ganzen Mannschaft zulässig. Preuss. Landrecht II. 8. § 1840—48. Gerichtsordnung II. 1. § 5.

50. Code Napoléon Artikel 59, 60, 61, 86, 87, 980, 990—93. Französ. Verordnung vom 23. August 1793 und 17. Juli 1816. Pardessus, l. c. III. n, 645. Das Span. (Art. 647) und das Holl. Handelsgesetzbuch (Art. 429. 30.), sowie das Schwed. Seerecht (I. cap. 13) verordnen bloss eine Aufzeichnung des Nachlasses eines auf dem Schiffe Verstorbenen; das Oesterreich. Recht (editto polit. von 1774 Art. III. § 10. 11) verbreitet sich eben darüber, sowie über Schiffstestamente. — Stirbt ein Passagier am Bord, so gab das Consolato del mare cap. 115. sein bestes Kleid dem Steuermann, sein Bett und sein anderes Kleid dem Kapitain, seinen Gürtel und sein Messer dem Bootsmann. Die Vertheilung der Kleider, doch wohl nur der eigentlichen sog. Sterbekleider, d. h. in welchen der Passagier verstorben war und die man bekanntlich in Deutschland zum Theil den Leichenabwäscherinnen zukommen lässt, ist auf Engl. Schiffen herkömmlich. Vide the Shipmasters assistent p. 156. Jacobsen 179. Das Röm. Recht sagt: in classibus

Demnach werden hier folgende Grundsätze gelten: Fällt während der Reise ein Geburts- oder Sterbefall vor, so hat der Schiffer (resp. durch den Schreiber) eine Acte zur Beurkundung des Factums aufzunehmen und auch etwa eine nachträgliche Eintragung zur Musterrolle zu machen. Nach Vollendung der Reise oder wenn er früher an den Wohnort des Verstorbenen oder Geborenen anlangt, hat er den Behörden sowie wo möglich und nöthig den Verwandten eine Ausfertigung der Acte zugehen zu lassen. Es wird zu empfehlen sein, dass die Acte von sämmtlichen Officieren unterschrieben werde.

Ueber den Nachlass des Verstorbenen muss der Schiffer eine Acte aufnehmen und alle Gegenstände genau spezifiziren, auch nicht aufbewahrbare Sachen möglichst schnell verkaufen. Die Leiche selbst ist entweder wo es möglich zu begraben oder ins Meer zu versenken,

Wenn man die Gefährlichkeiten zur See und die Zweifelhaftigkeit glücklicher Rückkehr von jeder Reise bedenkt, so wird man nach Analogie anderer ausserordentlicher Testamente und in Erwägung, dass der Schiffer auf offener See mit seinem Schiffe seinen Staat repräsentirt und eine Art von officieller Stellung einnimmt, dem Schiffer auf offener See[51]) das Recht zugestehen können, Testamente aufzunehmen. Auch ist dies wohl nicht auf den Fall der Krankheit oder einer grossen nahenden Gefahr etc. des Testirenwollenden einzuschränken. Die Officiere werden wieder als Zeugen zu fungiren haben. Das Testament wird füglich seine Gültigkeit verlieren, sobald das Schiff in die Heimath zurückgekehrt ist.

Die Ordonnance von 1681 (liv. III. tit. XI.) widmet den Todesfällen am Bord einen besonderen Titel: des testamens et de la succession de ceux qui meurent en mer[52]).

---

omnes nautae milites sunt, et iure militari testari posse nulla dubitatio est. L. un. § 1. D. de bonorum poss. ex test. mil. Loccenius de iure maritimo III. c. 2. n. 5. 237.

51. Aber unter Umständen gewiss auch in fremden Häfen etc., wenn der Tod plötzlich droht und nicht schnell genug Gerichtspersonen herbeigerufen werden können.

52. Art. I. Les testamens faits sur la mer par eux qui décéderont dans le voyage, seront réputés valables, *s'ils sont écrits et signés de la*

main du testateur ou reçus par l'écrivain du vaisseau, en présence de trois temoins qui signeront avec le testateur, et si le testateur ne peut, ou ne sait signer, il sera fait mention de la cause pour laquelle il n'aura pas signé. — Art. II. Aucun ne pourra, par testament reçu par l'écrivain, disposer que des effets qu'il aura dans le vaisseau, et des gages qui lui seront dûs. — Art. III. Ne pourront les mêmes dispositions valoir au profit des officiers du vaisseau, s'il ne seront parens du testateur. Dieser Artikel ist nicht sehr deutlich, doch ist er nach Valin wohl so zu verstehen, dass obige beide Arten von Testamenten, wenn sie zu Gunsten der Officiere Bestimmungen enthalten, in der Regel ungültig sein sollen, weil zu fürchten, dass sich die Seeleute aus Furcht vor ihren Officieren zu diesen Dispositionen hätten verleiten lassen können. — Art. IV. Incontinent après le décés de ceux qui mourront sur mer, l'écrivain fera l'inventaire des effets par eux délaissés dans le vaisseau, en présence des parens, s'il y en a, si non de deux temoins qui signerons, et à la diligence du maitre. — Art. V. Le maitre demeurera chargé des effets du défunt, et sera tenu, après son retour, de les remettre avec l'inventaire entre les mains des héretiers, légatairs ou autres qu'il appartiendra. — Art. VI. Si les effets délaissés par ceux qui n'auront point testé, *sont chargés pour les pays étrangers, le maitre pourra les négocier*, et en rapporter le provenu au retour; auquel cas, outre son fret, il *sera payé de sa provision*. — Art. VII. Pourra aussi vendre les hardes et meubles des mariniers et passagers, les faire opporter pour cet effet au pied du mât, et les délivrer au plus offrant, dont sera ténu état par l'écrivain et compté par le maitre. — Art. VIII. Faisons défenses, à peine de punition exemplaire, à tous officiers de guerre et de iustice, établis dans les isles et pays de notre obéissance, de se saisir des effets des mariniers et passagers, décédés sur les vaisseau, et d'en empêcher la disposition ou le transport, sous quelque prétexte que ce soit. Art. IX. *Les hardes des mariniers et passagers, décédés sans heretiers et sans avoir testé, seront employées à faire prier Dieu pour eux: et de leur autres effets étant sur le vaisseau,* il en sera délivré un tiers au receveur de notre domaine, un tiers à l'amiral, et l'autre tiers à l'hospital du lieu où le navire fera son retour, les dettes du défunt préalablement payées sur le tout. — Art. X. Le partage, ci-dessus ordonné, ne pourra être fait qu' après l'an et jour, à compter du retour du vaisseau, pendant lequel les effets seront déposés entre les mains d'un bourgeois salvable. — Art. XI. Si les effets délaissés ne peuvent être conservés pendant l'an et jour, sans diminution considerable, il seront vendus par autorité des officiers de l'amirauté, et le prix déposé comme dessus.

§ 68. Verpflichtung, anderen Schiffen zu Hülfe zu kommen [53])

Die positiven Gesetze enthalten darüber meist keine besonderen Bestimmungen. Doch gilt hier praktisch überall ein sehr billiges und humanes Recht. Die Unterlassung des Hülfespendens wird freilich dem Schiffer nicht leicht eigentliche Strafen zuziehen können und in dieser Beziehung seine Verpflichtung nicht streng juridisch sein. Aber die moralische Verpflichtung des Kapitains, einem von Hunger, Krankheit, Seenoth etc. geplagten Schiffe zu Hülfe zu kommen, ist dann so stark, dass Handlungen, welche der Kapitain in dieser Beziehung vornimmt, überall als rechtliche, aus seiner Befugniss geflossene, namentlich gegenüber seinen Rhedern und Abladern angesehen und dabei vorkommende Verluste an Leuten, Beschädigungen seines eigenen Schiffes ihm nicht zur Last gelegt werden. Der Kapitain ist also zur Ableistung solcher Hülfe überall berechtigt und haftet nicht für die bei der Ausführung eintretenden Ereignisse.

Also darf der Kapitain einem begegnenden nothleidenden Schiffe von seinem Proviant und Wasser oder unter Umständen auch von seinem Kriegsbedarf (z. B. in der Nähe von Seeräubern) geben. Es sind allerdings die Empfänger zur Rückgabe verpflichtet. Indessen der Kapitain hat dafür gegenüber seinem Ausrüster, Rheder etc. nicht persönlich zu haften. Auch von den eingeladenen Waaren zu diesem Behufe zu verabreichen, darf man den Schiffer für befugt halten. — Uebrigens hat er sich überall auf das Nothwendige zu beschränken und dahin zu sehen, dass durch die Hingabe seine Mannschaft nicht selbst in Mangel gerathe.

Sodann darf er einem von Seegefahr ergriffenen und auch wohl von Seeräubern angegriffenen Schiffe alle Hülfe spenden; doch wird man im Interesse der Rhederei die Beschränkung hinzufügen dürfen; wenn es irgend wenigstens wahrscheinlich ist, dass der Kapitain durch seine Unterstützung wirklich helfen könne; z. B. wird der Kapitain eines mit 5—6 Mann besetzten Schiffes in der Regel nicht befugt sein, einem anderen Schiffe,

53. darüber vergl. Pardessus, cours n. 655.

welches von einem stark bemannten Seeräuber angegriffen wird, zu Hülfe zu eilen.

Wenn ein Schiff namentlich auf Rheden und in Häfen Gefahr läuft, durch ein anderes gestossen oder sonst beschädigt zu werden und dieser Zufall nur durch Versetzung des anderen Schiffes an einen anderen Platz vermieden werden kann, so muss der Kapitain des letzteren Schiffes ausweichen, ist aber wegen der Kosten des Manövers und wegen der dabei ohne sein Versehen vorkommenden Beschädigungen des Schiffes, z. B. wenn eilends die Taue gekappt werden mussten etc., zu entschädigen, es sei denn, dass er das fremde Schiff durch seine Schuld erst in jene Gefahr gebracht hat. Ist es zweifelhaft, welches Schiff die Gefahr verschuldete, so werden Aufwand und Kosten gemeinschaftlich zu tragen sein. Siehe § 143. cf. Pardessus n. 655.

§ 69. Pflicht zur Vertheidigung des Schiffes.

Diese Pflicht galt nach älteren Seerechten z. B. dem Hanseatischen, und da in früheren Zeiten, namentlich wegen Furcht vor Seeräubern die Kauffahrteischiffe mehr kriegerisch ausgerüstet wurden, so hatte das einen gewissen Sinn; jetzt wo die Kauffahrteischiffe nicht nur sehr schwach bemannt, sondern auch mit wenig oder gar keinen Waffen ausgerüstet sind, kann man dem Schiffer jene Pflicht nicht mehr allgemein auflegen. Namentlich wird man nie eine Vertheidigung gegen wirkliche Kriegsschiffe und kriegsmässig ausgerüstete Kaper verlangen können, auch in der Regel nicht gegen Seeräuberschiffe, es sei denn, dass in allen diesen Fällen, nach den Umständen, ein glücklicher Erfolg der Vertheidigung, nämlich wenigstens Abweisung des Feindes, ohne grossen Verlust an Menschenleben mit der grössten Wahrscheinlichkeit und nach dem Urtheile der in solchen Fällen zusammen zu berufenden Mannschaft (mit Einschluss der Passagiere), zu erwarten ist. Um das Schiff vor dem Angriff zu retten, wird der Schiffer z. B. befugt sein, es auf den Strand laufen zu lassen, und wird er es auch verbrennen dürfen, wenigstens unter Umständen. Pardessus l. c. n. 639. Sein Leben gegen feindliche Angriffe auf das Schiff zu opfern, ist der Kapitain mit seiner Mannschaft den Rhedern nicht verpflichtet. Schiffer und Matrosen sind keine Soldaten.

Diesen Grundsätzen entgegen stellt unter den neueren Seerechten besonders das Englische eigenthümliche Bestimmungen auf. Der Schiffer, der ein Schiff von mindestens 200 Tonnen und 16 Kanonen führt, darf nie sein Schiff und seine Ladung, und zwar letztere selbst nicht, um das Schiff zu retten, an Seeräuber übergeben, sondern muss sich vertheidigen. Dieselbe Pflicht haben kleinere Schiffe dann, wenn sie von einem Türkischen Seeräuber, der nicht mindestens einmal so viele Kanonen führt, wie sie, angegriffen werden. Die freiwillige Uebergabe des Schiffes ist ein Kapitalverbrechen [54]).

Dagegen wird man dem Schiffer und seinen Leuten, sowie jedem Passagiere nicht das Recht, sich zu vertheidigen, da sie z. B. lieber sterben, als in der Gefangenschaft eines Seeräubers zur Sklaverei geschleppt werden wollen, etwa im Interesse der Rheder und Ablader absprechen können. Also wenn sie sich vertheidigen und das Schiff wirklich gerettet wird, aber bei der Vertheidigung Schiff und Ladung beschädigt sind, so haben einzig die Eigenthümer von Schiff und Gut den Schaden zu tragen.

Zu Widersetzlichkeiten und besonders kriegerischer Selbsthülfe gegen Ausübung des völkerrechtlichen Durchsuchungsrechtes wird man den Schiffer nicht für befugt halten dürfen und hat demnach derselbe für die dadurch dem Schiffe und der Ladung zustossenden Unfälle mit allen ihren Folgen persönlich zu haften.

§ 70. Pflichten unter Convoy und Admiralschaft [55])

Auch wenn die Rhederei dem Schiffer das Segeln unter Admiralschaft oder Convoy nicht besonders anbefohlen, so ist der Schiffer doch unter Umständen, bei Gefahren durch Feinde oder Seeräuber, für verpflichtet wie berechtigt zu halten, dies zu thun, und wird die Rhederei für die dadurch aufgelaufenen Extraausgaben zu haften haben.

---

54. Pöhls l. c. S. 209. Stat. 16. Carol. II. c. 6. Stat. 22. 23. Carol. II. c. II. § 10. Vergleiche Statut 11. 12. Will. III. c. 7. Stat. 6. Geo. I. c. 19. cf. Span. Handelsgesetzbuch Art. 669.

55. Pardessus l. c. n. 656 wegen Admiralschaft; dagegen ist Abbott (6) S. 307—317 (Part. IV. chap. IV. n. 6—8) wegen Convoy nachzusehen, wo viele Details einzelner Fälle sich finden.

Man segelt aber unter Convoy, wenn man unter dem Schutze von Kriegsschiffen oder bewaffneten Kapern segelt. Dies ist heutiges Tages das Gewöhnliche und die sonst sehr übliche Admiralschaft fast völlig in Abkommen gerathen. Der Schiffer hat hier den Anordnungen des befehligenden Seeofficiers der Kriegsmarine Gehorsam zu leisten und darf sich nicht freiwillig von dem Convoy entfernen, in Frankreich bei dreijähriger Galeerenstrafe (Gesetz v. 22. Aug. 1790) Pardessus l. c. n. 639. Man nennt aber Admiralschaft (conserve, voyage de conserve) die Uebereinkunft, welche mehrere Schiffscapitaine unter sich schliessen, um während der Reise mit einander zu segeln und sich nöthigenfalls gegen feindliche Angriffe gemeinschaftlich zu vertheidigen. Das grösste der Schiffe oder bei gleicher Grösse das mit dem ältesten Kapitain oder abwechselnd das eine und das andere, wird als Admiralschiff (navire directeur) durch besondere Flagge bezeichnet nnd so genannt. Diese Convention ist eine wahre Societät. Jeder Kapitain muss den Anordnungen des Admirals pünktlich Folge leisten, so weit Wind und Wetter es gestatten; er darf nicht willkürlich die Admiralschaft verlassen, und beim Angriffe muss er sich muthig vertheidigen. Seine Versehen und Vergehen, besonders das Verlassen der Flotte, ein feiges Benehmen etc., verpflichten ihn für allen daraus den anderen Schiffen erwachsenen Schaden. Freilich würde der Beweis etc. seine grossen Schwierigkeiten haben.

Der Schiffer eines neutralen Schiffes wird im Interesse seiner Rheder nicht befugt sein, sich unter Convoy von Kriegsfahrzeugen einer der Kriegs-Mächte zu begeben; denn dadurch könnte, im Falle man feindlichen Schiffen begegnete, nicht bloss dem Schiffe grosser Schaden entstehen, sondern es würde das auch den neutralen Charakter verdächtigen und zur Aufbringung des Schiffes von Seiten der anderen Macht Veranlassung geben.

§ 71. Andere Pflichten in Kriegsfällen.

In Kriegszeiten muss der Schiffer überhaupt ganz besondere Vorsicht anwenden. Ist sein Schiff neutral, so muss er Nichts thun, wodurch er seine Neutralität irgend wie verdächtigen könnte, also weder Contrebande, noch feindliche Depeschen oder Soldaten etc. an Bord nehmen; auch die angekündigte Blokade

respectiren. Uebrigens wenn die Blokade nicht im letzten Ausgangshafen bereits offiziell bekannt gemacht oder dem Schiffer auf der Reise offiziell durch ein Kriegsschiff angezeigt war, so darf man wohl annehmen, dass der Schiffer seinen Curs beibehalten und bis zur Höhe des blokirten Ortes segeln dürfe, ohne völkerrechtlichen Bekümmernissen durch die blokirende Marine sich auszusetzen; er wird einfach abgewiesen werden, wenn er nur nicht mit List oder Gewalt die Linie zu durchbrechen sucht. Dagegen wird man den Schiffer, gegenüber und im Interesse seiner Rheder, zur Veränderung seines Curses auch schon dann für verpflichtet halten, wenn er irgend auf glaubhafte Weise von der Blokirung erfährt. Gegenüber dritten Personen (Assecuradeurs etc.) sollte letzteres auch gelten, doch verlangt man da leider gewöhnlich noch offizielle Anzeige. Der Schiffer muss dann entweder nach Hause segeln, besonders wenn er sich noch in der Nähe des Ausgangshafens befindet, oder einen Nothhafen suchen und seine Patrone sofort um Instructionen bitten [56].

Auf alle Fälle muss sich der neutrale Schiffer mit den völkerrechtlich nothwendigen Papieren zur Legitimirung seiner Neutralität versehen. Siehe desshalb § 45.

Ist das Schiff ein feindliches, so darf der Kapitain nie ohne Convoy segeln und erfährt er auf offener See auf irgend glaubhaftem Wege von dem Ausbruche des Krieges, so muss er den nächsten neutralen oder vaterländischen Hafen zu erreichen suchen. Ebenso wird im Allgemeinen ein Schiffer zu verfahren haben, dessen Schiff zwar neutral ist, dessen anderweitiger Charakter aber verdächtig ist, namentlich durch ganze oder theilweise feindliche Ladung, durch Kriegscontrebande etc., denn in allen diesen Fällen wird gewöhnlich, wenn auch keine Ver-

---

56. Nach Glashoff (Sammlung einiger bei der Schiffahrt und dem Assecuranzgeschäft vorkommenden Fälle. Hamburg 1802) Heft 4. Seite 30. soll der Schiffer immer erst bis zur Höhe des blokirten Hafens segeln, wodurch aber in gewissen Fällen wenigstens manche (blokirende) Kriegsmächte sich zur Aufbringung des Schiffes hier berechtigt halten möchten; positive Bestimmungen existiren darüber nicht. — Jacobsen l. c. S. 140 will umgekehrt, dass niemals der Schiffer die Höhe des blokirten Hafens suchen dürfe. Vergl. auch Pöhls S. 180. 81.

urtheilung des ganzen Schiffes oder auch nur der ganzen Ladung, so doch eine Aufbringung vor ein Prisengericht erfolgen und werden dadurch allein schon, ganz abgesehen von dem gerichtlichen Urtheile, den Rhedern und Abladern viele Unkosten auflaufen, die der Kapitain zu vermeiden hat. Sobald es irgend angeht, ist der Schiffer eines neutralen Schiffes verpflichtet, Alles was irgend seinen neutralen Charakter verletzen oder auch nur verdächtigen könnte, zu entfernen.

Im Falle der Aufbringung muss der Schiffer, als ein getreuer Bevollmächtigter und Verwalter fremder Sachen und Angelegenheiten, nach den Umständen das Interesse seiner Rheder und Ablader in jeder Beziehung zu wahren suchen und sie von allen Vorfällen so schleunig als möglich in Kenntniss setzen.

Namentlich sind hier Proteste und förmliche Verklarungen in der Regel nöthig [57]).

§ 72. Pflichten nach Beendigung der Reise [58]).

Bei einer einfachen Reise findet die Beendigung in dem Bestimmungsorte statt, bei einer Reise auf hin und zurück ist dies erst bei der Zurückkunft im Ausgangshafen der Fall. Doch gelten im Allgemeinen in beiden Fällen dieselben Grundsätze, nur dass im ersteren Falle (bei der einfachen Reise) der Schiffer gewöhnlich nur mit dem Correspondenten der Rheder seine Rechnung abschliesst und überhaupt mit ihm sich auseinandersetzt.

Im Hafen angekommen, muss der Schiffer sich den besonderen Bestimmungen der localen Hafenordnung fügen, sein Schiff an den Platz legen, der ihm angewiesen wird, überall die nöthige Vorsicht (namentlich in Bezug auf Zusammenstossen und Ansegeln der Schiffe, auch Feuersbrunst etc.) im Interesse

---

57. Siehe wegen dieser Pflichten in Kriegsfällen überhaupt den letzten Abschnitt dieses Werkes.

58. Pöhls, S. 176 sq. Abbott, S. 328—336. Pardessus, n. 647—50. Bravard-Veyrières, S. 335. Koch, Preuss. Recht I. § 426. Die Seerechte stimmen in dieser einfachen Materie vollkommen überein und weichen nur unbedeutend in den Förmlichkeiten, die der Schiffer zu erfüllen hat, von einander ab.

von Schiff und Ladung ausüben und Zölle und Abgaben pünktlich entrichten, überhaupt die nöthigen polizeilichen Meldungen machen und die Polizeivorschriften, besonders in Bezug auf etwanige Quarantäne befolgen. Im Ganzen sind hier die § 63 angegebenen Pflichten des Kapitains vor der Abreise während seines Aufenthaltes im Hafen zu erfüllen.

Sodann muss der Schiffer in der Regel z. B. auch in England und Frankreich schon in 24 Stunden seine Verklarung machen. Ehe soll er nicht auszuladen anfangen. Siehe darüber § 66, wo namentlich auch der Fall erörtert ist, wenn Seeunfälle stattgefunden hatten. Nicht weniger hat er seinen Rhedern und Waarenempfängern baldmöglichst Nachricht zu geben und die erforderlichen Schritte zu thun, um die Ladung oder den Ballast zu löschen.

Seine Hauptpflicht besteht in der Erstattung eines Reiseberichtes, namentlich durch eine Verklarung, und in der Rechnungsablegung an die Rhederei [59]), die denn in der Regel durch den Schiffsdirector vertreten wird (§ 52). Der Schiffer legt dabei seine Bücher und alle speziellen Belege für seine Einnahmen und Ausgaben vor, documentirt dabei besonders Seeunfälle, nöthige Ausbesserungen und überhaupt alle ordentlichen und ausserordentlichen Unkosten. Es ist wohl jetzt nicht mehr nöthig, dass dem Schiffer die Rechnungslegung von der Rhederei besonders abverlangt werde.

---

59. Nach den alten Seerechten geschah dies in einer Versammlung aller Rheder, die auf besondere Einladung des Schiffers zusammen trat und in der dieselben bei Strafe erscheinen mussten. Hanseatisches Seerecht XII. Art. 1. Das Consulat cap. 237—39 verpflichtet zwar den Schiffer zur Rechnungslegung ohne vorherige Aufforderung durch die Rheder, sodann aber sollen den Säumigen die Rheder dazu auffordern; geschah die Aufforderung durch sie nicht und starb der Schiffer vor der Rechnungsablegung, so haften und sind zugleich berechtigt die Erben oder Administratoren des Vermögens des verstorbenen Schiffscapitains nur auf Grund des Schiffsbuches und werden den Rhedern weiter keine Beweise der Verpflichtungen gestattet, mit Ausnahme dessen, was der Kapitain etwa in seinem Testamente schriftlich selbst als Schuld anerkannt hat. Pöhls referirt über das Consulat hier ungenau.

Ueber das Richtigbefinden der Rechnung haben die Rheder dem Schiffer eine Generalquittung auszustellen und scheint die Seeusanz in der Natur des Seeverkehres begründet, dass der Schiffer nach Empfang dieser Quittung von aller ferneren Haftung für Verbindlichkeiten aus dem Schiffe wegen dieser letzten Reise befreit sei, analog dem Privileg der Rheder, die im Ganzen nur mit ihrem Schiffe haften. Wegen seines dolus haftet aber mit Recht der Schiffer immer noch [60]) Uebrigens finde ich in den neueren Seerechten der Europäischen Staaten über diese Befreiung des Kapitains von seinen Verpflichtungen keine besondere Bestimmung.

In Bezug auf den dolus ist noch zu bemerken, dass der Schiffer, welcher etwas unterschlägt, nach Hanseatischem (XII. 3), Lübischen (I. 10), Schwedischen (III. 3) und Dänischen (II. 13) als Dieb bestraft wird; nach Preuss. Allg. Landrecht (II. 8. § 1520) gilt er als Betrüger und muss doppelten Ersatz leisten; doch wird nach neuestem Preuss. Rechte (Gesetz vom 14. April 1824) Veruntreuung des Schiffers sogar wie ein Diebstahl unter erschwerenden Umständen bestraft [61]). — Siehe auch bereis oben § 59—61.

Die Pflichten des Kapitains in Bezug auf die Fracht werden in ihrem Zusammenhange erst weiter unten erörtert werden; wir haben in diesem Kapitel nur da auch schon von diesen Pflichten gesprochen, wo eine Trennung nicht räthlich schien. Siehe § 117—119.

§ 73. Befreiungen des Schiffers u. Rheders von ihren Verbindlichkeiten.

Es gibt allerdings Fälle, und wir deuteten dies bereits gelegentlich an, in welchen überhaupt Schiffer und Rheder von

---

60. Unserer Ansicht ist Pöhls S. 178. 79. Jacobsen S. 160 ist dagegen. Die sog. Ausnahmen von unserer Regel bei dem: „Wohlunterwiesenen Schiffer“ S. 121 sind nur Fälle des dolus. Auch der Fall, den Jacobsen zur Begründung seiner Ansicht anführt, enthält einen dolus.

61. Und dieses Gesetz ist auch auf Personen ausgedehnt, welche die Frachtfahrt nicht gewerblich betreiben, sondern nur in einzelnen Fällen übernehmen. Koch l. c. I. § 426.

aller Verbindlichkeit frei werden, nämlich wie man Englisch sagt, by act of god and the king's ennemies. Unter act of god versteht man alle Naturereignisse als Blitz, Erdbeben, Sturm, Ueberschwemmung und überhaupt Alles, was nicht durch die Schuld der Schiffsleute selbst dem Schiffe zustösst, also namentlich alle eigentlichen sog. „Gefahren der See" (perils of the sea), ein häufig gebrauchter Ausdruck in Ladungsinstrumenten, dessen Verständniss aus den jedesmaligen einzelnen Seeunfällen sich nicht schwer ergibt, so viel auch theoretisch darüber gestritten wird; in der Regel wird man den Ausdruck im weitesten Sinne nehmen dürfen und Alles, was nicht durch die Schuld der Schiffsleute sich ereignet, darunter verstehen müssen. Lord Kenyon rechnete aber mit Recht den Fall nicht dahin, wo ein Schiff durch Wurmfrass auf der Reise zur See untüchtig wurde (Abbott (6) S. 343), denn hier lag die Schuld an Rheder und Kapitain, dass sie das Schiff beim Ausgange aus dem Hafen nicht gehörig wegen seiner Seetüchtigkeit untersucht hatten. Doch kann der Ablader den Schiffer und Rheder nicht schon desshalb auch wegen der Seegefahr verantwortlich machen, wenn er beweist, dass ein anderes Schiff diese Seegefahr (des einzelnen Falles) ausgehalten haben würde (was mir übrigens immer höchstens nur wahrscheinlich, nicht gewiss gemacht werden zu können scheint); er muss vielmehr die Seeuntüchtigkeit des Schiffes und zwar als zur Zeit bereits vorhanden, wo es den Hafen verliess, nachweisen. (Abbott S. 344.) Nach Statut 26 Georg III. cap. 86. sec. 2. ist der Rheder stets frei von Verantwortlichkeit wegen Güter, die durch eine Feuersbrunst auf dem Schiffe entstehen und consequent gewiss auch der Schiffer, sobald ihn keine Schuld in Bezug auf die Feuersbrunst trifft, und nach demselben Stat. sect. 3. sind Schiffer und Rheder nur dann für eingeladenes Gold, Silber, Diamanten, Taschenuhren, Juwelen und Edelsteine verantwortlich, wenn ihnen bei der Einschiffung dieser Waaren in der Ladungsbill oder sonst schriftlich die wahre Natur und Eigenschaft, sowie der Werth davon angegeben sind, ja nicht einmal verantwortlich wegen des Verlustes davon by reason or means of any robbery, embezzlement, making away with, or secreting thereof. Ebenso sind nach dem Statut 6, Georg IV. c. 125. sec. 55 die Schiffer und Rheder für Versehen, Fehler, Incompetenz und Unfähigkeit eines wirklich angestellten Lootsen, so lange dieser das Schiff führt, nicht verantwortlich für irgend einen

daraus entspringenden Verlust oder Schaden. Und alle diese Satzungen des partikulären Englischen Rechts werden durch die Natur der Sache geboten und sind zugleich für Satzungen des Gemeinen Europäischen Seerechts zu halten. Auch enthalten andere neuere Seerechte ähnliche Bestimmungen.

Wenn Anhaltungen von höherer Hand von Seiten irgend eines Potentaten (restraint of Princes and Rulers) Schiffer und Rheder von Verantwortlichkeit für die Nichtausführung der eingegangenen Contracte frei machen sollen, so muss das Anhalten nach Englischem Rechte ein wirkliches und nicht ein bloss zu vermuthendes gewesen sein, mag auch die Vermuthung noch so vernünftig und wohl begründet gewesen sein und mag der Schiffer auch noch so ehrliche Absichten dabei gehabt haben (an actual and not an expected restraint). Die gemeine Rechtsregel, welche von Jedermann fordert: as a matter of public duty, to save the property and person entrusted to his charge from falling into the hands of the enemies of his country, schützt in England in einem solchen Falle sehr selten. Doch soll Alles auf die Umstände ankommen. Wir halten diese Englische Praxis für allzu hart. Siehe aber besonders den Abschnitt von der Befrachtung.

Solche Fälle der Gewalt von höherer Hand sind namentlich: Blokade, Embargo, Handelsverbote, Anhaltung und Aufbringung etc. Siehe auch den letzten Abschnitt dieses Werkes. Vergleiche besonders Abbott l. c. Part. IV. chap. V. of the causes which excuse the master and owners (S. 337—48).

Auf das Verhältniss zwischen Schiffer und Rheder wirken alle jene Ereignisse nicht anders wie jeder andere Zufall.

Uebrigens wird besonders Abschnitt VI. Kap. III.: „Frachtcontractaufhebung und Frachtzahlung“, § 124 — 134, auf den ganzen Inhalt dieses mehr vorläufigen Paragraphen weiter eingegangen werden.

Kapitel III.

Verhältniss der Rheder und Schiffer zum Schiffsvolk.

Literatur: Pöhls, Seite 248—559. Boulay-Paty II. 158 ff. Kent, l. c. Part. V. lecture 46 n. 2. S. 177 ff.

§ 74. Einleitung.

Der Repräsensant der ganzen Schiffsmannschaft gegenüber der Rhederei ist der Schiffer. Die Rechte und Pflichten, welche Rhederei und Schiffsmannschaften gegeneinander haben, werden durch das Organ des Schiffers, durch welchen die Rheder ihre Rechte gegenüber den übrigen Seeleuten ausüben und durch welchen sie diesen verpflichtet werden, regelmässig vermittelt. Der Schiffer hat aber nach dem bisher Dargestellten die Pflicht, Alles anzuwenden, damit die Seeleute im Interesse der Rhederei gewählt und benutzt werden und ist zugleich den Seeleuten verpflichtet, dass ihnen werde, was ihnen von Seiten der Rhederei zukommt. Doch haftet der Schiffer für die Verpflichtungen der Rhederei gegenüber den Seeleuten, so lange er pflichtgetreu innerhalb der Schranken seines Amtes als Schiffer bleibt, nur mit dem, was er von der Rhederei in Händen hat und wird persönlich mit seinem Vermögen nur verantwortlich, wenn er ihnen gegenüber seine Vollmacht überschreitet oder Versehen und Vergehen sich zu Schulden kommen lässt oder endlich sich ausdrücklich persönlich verpflichtet hat. Die Rhederei haftet aber gegenüber der Mannschaft nur mit dem Schiffe und kann sie der Schiffer nie bis zu einem Mehr persönlich verpflichten. Geht demnach das ganze Schiff zu Grunde, so sind sie von aller Verbindlichkeit gegenüber der Mannschaft befreit, es sei denn, dass sie sich ausdrücklich persönlich verpflichtet hätten oder ihnen ein dolus in Bezug auf den Untergang des Schiffes vorgeworfen werden könnte. Siehe § 52, besonders S. 131 u. § 60.

Uebrigens können die Rheder in der Regel nur durch den Schiffer und durch keinen anderen aus der Mannschaft allgemein in Bezug auf das Schiff verpflichtet werden, es sei denn, dass nach dem Tode oder anderweitigen Abgange des Schiffers der Steuermann oder sonst ein Anderer das Commando hat übernehmen müssen, wo sie dann durch diesen ganz wie durch den Schiffer verpflichtet werden und auf der anderen Seite dieser ihnen ebenso verpflichtet ist, als der Schiffer. Demnach wird die Rhederei unbedingt nicht aus Verträgen des übrigen Schiffsvolkes gebunden werden können, denn die Rhederei verbindende Verträge abzuschliessen kann man nach der Natur des Verhältnisses keinen anderen Seemann als den Schiffer vermöge seiner Charge für beauftragt ansehen. Dagegen haften allerdings die Rheder selbstverständlich für alle Handlungen, welche die Seeleute bei Ausübung ihrer Charge vornahmen und zwar hier auch gewiss für Versehen und Verbrechen des Schiffsvolkes. Dies wird wegen Handlungen des Schiffsvolkes der bezeichneten Art auch in Bezug auf alle auf dem Schiffe sich befindlichen fremden Güter gelten; dagegen anderweitig aus Handlungen der Seeleute anderer Art (also wegen deren Diebereien etc.) wird die Rhederei nur in Bezug auf diejenige Ladung zu haften haben, welche der Schiffer laut Contract eingeladen hat, also für die eigentliche Ladung, und zwar hier ex recepto, wornach die Rheder sogar für die an dieser Ladung von fremden Personen (z. B. Passagieren) vorgenommenen Handlungen verhaftet sind.

Zunächst wird hier allerdings überall der Schiffer durch die Handlungen der Seeleute verbunden und die Rheder nur, soweit sie ihn zu vertreten haben (§ 60).

In der Regel haftet aber auch der Schiffer nur für das, was er von der Rhederei in den Händen hat und persönlich mit seinem Vermögen nur, wenn ihm ein schuldbares Versehen oder Vergehen vorgeworfen werden kann, also namentlich 1) wenn er in der Auswahl des Schiffsvolkes den gehörigen Fleiss versäumt hat und 2) wenn er das Commando über das Schiffsvolk schlecht übte oder selbst untüchtig und verbrecherisch sich zeigte.

Natürlich hat der Rheder und resp. Schiffer seinen Regress gegen diejenigen, welche den Schaden verschuldeten, und auch

der dritte Verletzte wird selbst gegen den Verletzer direct klagen können [1]).

Sodann versteht es sich von selbst, dass die Rhederei durch die einzelnen Seeleute in allen den Fällen als verpflichtet erscheint, wo eine in rem versio zu Gunsten der Rhederei nachgewiesen werden kann, ja selbst in Fällen der negotiorum gestio, falls nur aus der Natur des einzelnen Geschäftes nicht erhellt, dass gerade dieses dem Seemann im Namen der Rhederei abzuschliessen als stillschweigend verboten angesehen werden musste, was allerdings in der Regel der Fall sein wird, denn der Seemann darf ja in der Regel keine Verträge für die Rheder abschliessen und nur Handlungen für sie in der Eigenschaft seiner Charge vornehmen. Es kommt hier Alles auf die Umstände des concreten Falles an und wird hier Billigkeit zu walten und die redliche gute Absicht des Seemannes vor Allem bei der rechtlichen Beurtheilung in die Wagschale gelegt werden müssen.

Je nach seiner Stellung im Schiffe hat jeder der Mannschaft allerdings noch besondere Pflichten und Befugnisse, die namentlich andere sind auf Seite der Officiere, andere auf Seite der Mannschaften. Indessen sind diese Unterschiede nicht so bedeutend, dass wir besondere Rubriken unterscheiden müssten. Die Pflichten und Befugnisse, welche allen gemeinsam zustehen, werden dadurch mehr dem Grade, nicht der Art nach geschieden und scheint es demnach zweckmässig, die Darstellung allgemein zu halten und in jedem einzelnen Falle die etwanigen Unterschiede am Schlusse hinzuzufügen.

Von den einzelnen Graden, Personen, Beschäftigungen der Mannschaft, sowie von den besonderen Obliegenheiten derselben nach ihrer Charge auf dem Schiffe wurde bereits § 55—57 gehandelt.

Von gewissen Privilegien der Seeleute, besonders segelfertiger Schiffe ist bereits § 47 und § 48 gesprochen.

---

1. Vergl. wegen der Verpflichtungen der Rhederei durch die Seeleute Pöhls S. 287—89.

§ 75. Annahme des Schiffsvolkes. Musterrolle [2]).

Von der Mitwirkung der Rhederei, sowie von den Verpflichtungen des Kapitains bei der Auswahl in Bezug auf Befähigung, Tüchtigkeit, Nationalität der Mannschaften und anderen Rücksichten, die der Kapitain hierin zu nehmen hat [3]), ist § 62 und 63. bereits gesprochen.

In der Regel heuert d. h. miethet nun der Schiffer sämmtliches Schiffsvolk. Es ist darüber gewöhnlich ein schriftlicher [4]) Contract abzuschliessen und entsteht ein einfaches Dienstverhältniss (locatio conductio operarum) mit allen seinen regelmässigen Wirkungen. Der Heuercontract gibt an: den Namen der Contrahenten, die Zeit des Dienstantrittes, die Dauer und die Art des Engagements, die Charge des Gemietheten auf dem Schiffe, den Betrag der Gage (Heuer). Es wird bald auf eine oder mehrere Reisen, auf Hin- und Rückfahrt, bald auf Monate engagirt und nach diesen verschiedenen Arten des Engagements ist auch der Betrag und die Art der Gage verschieden. Die Rheder können dem Schiffer in dieser Beziehung Vorschriften geben und thun es gewöhnlich; sonst aber hat der Schiffer nach Landessitte und Brauch sowie nach den Umständen frei zu ver-

---

2. cf. Pöhls, S. 250 ff. Bravard-Veyrières, pag. 347 ff. Pardessus, n. 667 ff., sowie die betreffenden Abschnitte der älteren und neueren Seerechte.
3. Die Französ. Ordonnanz vom 31. October 1784 enthält eine grosse Anzahl von Anordnungen, nach denen sich der Schiffer dabei zu richten hat. Pardessus, n. 694.
4. Nach Preuss. Recht genügt das mündliche Abschliessen durch Geben und Nehmen des sog. Miethsgeldes, wie bei dem Miethen des gewöhnlichen Gesindes; doch wird, wenn das Schiffsvolk zusammen ist, vor der Seebehörde eine beglaubigte Urkunde (Volks- oder Musterrolle) errichtet etc. Allg. Landrecht II. 8. § 1535 und Cab.-Ordre vom 23. Nov. 1831. — Die Schriftlichkeit wird in Frankreich, England, Nordamerika, Oesterreich, Russland, Schweden, Dänemark verlangt. Die Ordonnance de la m. von 1681, III. 4. Art. I. gestattet, wenn nichts Schriftliches gemacht ist, den Seeleuten den Eid zur Constatirung ihrer Forderungen.

fügen. Bei einem Engagement auf die Reise besteht die Gage in einer runden Summe, auf Monate in einem Monatsgehalte und das sind jetzt die beiden gewöhnlichen Arten. Die ganze oder theilweise Heuer nach Meilen oder auch als ein bestimmter Antheil an der Fracht, sowie als ein Antheil an dem Gewinne der Reise ist in den älteren Zeiten sehr üblich gewesen [5]), ist aber jetzt selten und findet gegenwärtig die letztere Art namentlich nur noch Anwendung bei Engagements zu Reisen auf Fischfang oder Kaperei. Uebrigens ist auch das Monatsweise geheuerte Volk von selbst auf die ganze Reise gedungen. Preuss. Landrecht l. c. § 1537.

In der Regel muss nun in den einzelnen Seestaaten auf Grund dieser schriftlichen oder mündlichen Contracte eine officielle Urkunde angefertigt werden, die eine Uebersicht der ganzen Mannschaft gibt und die enthält: Namen des Schiffes, sowie Namen, Alter, Geburtsort, Nationalität, Charge (auch wohl mit Angabe der einzelnen Pflichten) aller Seeleute, das zugesagte oder empfangene Handgeld, Beschreibung der zu verabreichenden Nahrungsmittel, Art und Höhe der Gage (sowie Angabe der etwanigen Vorschüsse), Ausgangs- und Bestimmungsort der Reise, Straffestsetzungen wegen Trunk, Ungehorsam, Desertion etc. [6]). Dies ist die sog. Musterrolle, auch Volksrolle genannt, welche sich von selbst als zweckmässig ergibt als ein Sicherungsmittel für das geschlossene Dienstverhältniss, namentlich aber zur Documentirung des Nationalcharakters des Schiffes (§ 44) von Wichtigkeit ist in Kriegszeiten vor Prisengerichten, sowie

5. Consol. del m. c. 128, 135, 157. Seerecht von Oléron Artikel 16. Wisby Seerecht Art. 30 und viele andere: auch erwähnen die neueren Seerechte diese jetzt seltenen Arten des Engagements insgesammt noch und gestatten sie; aber die Praxis kennt sie eben wenig. Der Antheil an Fracht ist noch bei kleiner Schiffahrt üblich.

6. Am vollständigsten verbreitet sich über die Musterrolle das Holl. Handelsgesetzbuch Art. 394—400. Dabei sind seine desfallsigen Bestimmungen so aus der Natur der Seeverhältnisse entnommen, dass sie wahrhaft das gemeine Recht enthalten. Wenn das Schiff ohne Musterrolle absegelt, so muss nach Art. 398, zu Gunsten der Rhederei der Schiffer 100, der Steuermann 50, jeder andere eine Monatsgage als Strafe zahlen. In Ermangelung einer Musterrolle werden alle anderen Beweismittel zugelassen.

auch, damit das Schiff die, in Folge von Handelsverträgen den nationalen Schiffen in fremden Ländern zustehenden Privilegien beanspruchen könne. Uebrigens variiren die Bestimmungen über Form und Inhalt der Musterrolle in den neueren Seerechten nur in unwesentlichen Punkten. Gewöhnlich existirt für die Ausfertigung ein besonderer Beamter (Musterschreiber, Enrollirungsbeamter), der in unseren nordischen Häfen den Namen Schout oder Wasserschout führt und dem in der Regel zugleich eine Polizeiaufsicht über die Seeleute des Hafens zusteht. Bei der Abfassung oder Legalisirung der Musterrolle müssen die Seeleute alle gegenwärtig sein, was man dann nennt: der Schiffer mustert sein Volk. Nicht selten werden zwei Exemplare der Musterrolle ausgefertigt, wo dann das eine bei der Behörde deponirt bleibt. Der Schiffer muss während der Reise in die Musterrolle anhangsweise jede Veränderung in der Mannschaft durch Abgang, Tod, Desertion etc. anmerken [7]).

Auch die Passagiere können anhangsweise in die Musterrolle mit eingetragen werden.

Das Span. Handelsgesetzbuch (Art. 699) kennt keine eigentliche Musterrolle, sondern verlangt nur, dass die einzelnen Contracte in das sogenannte Schiffsrechnungsbuch (siehe oben § 44) eingetragen werden, aus dem jeder Seemann von seinem Contracte wieder eine Abschrift verlangen kann [8]).

---

7. Pardessus n. 693—96. Abbott l. c. (6) 169—70. In England dient sie namentlich auch zu einer Controlirung über die richtige Einzahlung der von jedem Seemanne zu prästirenden Beiträge zur Unterhaltung des: Seamen's Hospital und enthält 4 and 5 Will. IV. c. 52 die näheren Bestimmungen über Form und Inhalt. Duplicate sind vom Schiffer an die Steuer- und Zolleinnehmer der Häfen auf Verlangen abzugeben und müssen allenfalls Schiffer und Rheder die Richtigkeit der Musterrolle beschwören; der Kapitain eines über 100 Tonnen grossen Schiffes zahlt für jeden nicht gemusterten Seemann 5 Pfund Strafe.

8. Die Einrichtung des Schouts in Lübeck ist zweckdienlich. Vergl. Verordnung wegen des Wasserschouts 18. Septbr. 1824. — Darnach darf der Schiffer sein Volk vor dem Schout annehmen oder es auch (vorerst) allein miethen, muss aber im letzteren Falle binnen 3 Tagen dem Schout die Namen der Angeworbenen übergeben. Er darf aber nur mit Enrollirungsscheinen versehene Seeleute miethen.

§ 76. Verpflichtungen des Schiffsvolkes [9]).

Im Allgemeinen hat das Schiffsvolk die Pflichten des Gesindes, doch einmal nur in Bezug auf das Schiff, seine Ladung

---

Jeder Seemann, der von Lübeck fahren will, muss sich in ein Verzeichniss vom Schout eintragen und sich darüber einen Schein (Enrollirungsschein) geben lassen. Das Register des Schout soll enthalten: 1) Vor- und Zunamen des Eingezeichneten, 2) Geburtsort, 3) Alter, 4) wie lange er bereits in See gefahren, 5) Angabe der Schlafstelle, 6) Namen des Schiffers und Bestimmungsort der Reise, 7) Zeugniss über das Betragen auf der letzten Reise, 8) Impfungsattest, 9) über Befähigung zum Lesen, 10) Besuch oder Nichtbesuch einer Navigationsschule. — In jedem Falle nimmt der Schout die Musterrolle, welche die Namen, den Rang und die Verpflichtungen des Schiffsvolkes, sowie die näheren Bedingungen des Engagements enthält, auf und müssen bei der Aufnahme sämmtliche Seeleute gegenwärtig sein. Die Ausfertigung geschieht in 2 Exemplaren, von denen das eine der Schiffer erhält, das andere beim Schout deponirt bleibt. Vor dem Schout wird auch das ausgezahlt, was der Schiffer den Leuten auf die Hand gibt. (Lübecker Musterrolle nach dem Formular von 1824. Erneuerte Lübische Strafverordnung wider Schiffsdiebstähle v. 5. Juni 1819; erneuerte Polizeiverordnung vom 5. Juni 1819.) — Die Auszahlung der Gage geschieht durch den Schout, jedoch in des Schiffers Gegenwart, damit er widersprechen kann. Ueberhaupt gehören Streitigkeiten zwischen Schiffer und Schiffsvolk zunächst vor den Schout, der sie aber an die Schiffergesellschaft verweist, wenn sein Güteversuch misslang. Von dem Ausspruch der letzteren findet innerhalb 3 Tagen eine Berufung an die Herren des Gerichts statt, wo die Sache summarisch, ohne Zulassung von Anwälden oder Schriftwechsel in letzter Instanz entschieden wird. Pöhls 344. 47. Das Institut des Schout findet sich auch in Hamburg, Pöhls S. 347 ff. Das Deutsche Seerecht braucht also nicht erst die Englischen oder Französischen Register nachzuahmen, um vorwärts zu schreiten, sondern nur seine eigenen Deutschen Institutionen zu verbessern und namentlich über die ganze Norddeutsche Seeküste gemeinsam auszudehnen. Vergleiche Hamburger Reglement wegen des Wasserschouts 1691, 1766 und 1786, sowie Musterrolle von 1786, Beides revidirt 27. Dec. 1849.

9. Vergl. besonders die übersichtliche Darstellung bei Koch, Preuss. Recht I. § 429; Pöhls S. 254—260. Das Englische Recht straft

und seine Reise und sodann in einer viel strengeren Weise zu erfüllen, indem die disciplinarische Gewalt des Kapitains und der ganze Charakter des Dienstverhältnisses etwas Militairisches hat und zur Sicherheit des Schiffes haben muss.

Dem Schiffer ist eine gewisse Strafgewalt gegen lässige, säumige und widerspenstige Seeleute nach allen Seerechten zugestanden, welche er nicht im Namen der Rheder, sondern als ein besonderes Privilegium seines Amtes im Namen des Staates auszuüben scheint, allerdings innerhalb der bestimmten Grenzen, welche in dem Zwecke der tüchtigen Anwendung des anvertrauten Schiffes gegeben sind. Die dem Schiffer zustehende Strafgewalt hat einen correctionellen und polizeilichen Charakter, berechtigt ihn aber zu gelinder körperlicher Züchtigung wenigstens der gemeinen Seeleute, zu Geldstrafen, zu Einsperrungen, zur Dienstentlassung. Gegen eigentliche Verbrecher soll er jetzt wohl nach allen Seerechten nur Sicherung durch Einsperrung bis zur Ablieferung an die Gerichte sich zu verschaffen suchen. Widersetzlichkeiten gegen den Schiffer werden streng bestraft, besonders im Falle von Meutereien.

Darnach ist es klar, dass alle Seeleute im Verhältniss ihrer Charge alle in Bezug auf Schiff und Ladung vorkommenden ordentlichen und ausserordentlichen Dienste an sich wie auf besonderen Befehl des Kapitains pünktlich, genau und willig verrichten müssen, selbst wenn sie z. B. im Schiffsrathe anderer Meinung über die unter den bewandten Umständen vorzunehmenden Handlungen gewesen sind, als der Kapitain. Die aus ihrer Amtsstellung den Officieren obliegenden technischen Berufspflichten sind bereits § 55 angegeben, die der anderen beziehen sich auf die eigentlichen Handdienste zur Leitung, Befrachtung, Ausladung des Schiffes zu Wasser und am Lande [10].

Vergehungen im Dienste mit harten Verlusten an der Gage, und welcher Seemann sich weigert an Bord zu kommen, der kann durch einen Verhaftsbefehl des Friedensrichters festgenommen werden und wird zu 14—30 Tagen harter Arbeit verurtheilt. In Acte 37 Georg III. c. 73 sind in dem angehängten Heuercontractformular die Pflichten der Seeleute spezificirt.

10. Nach dem Consulat bis auf ¼ Meile ins Land hinein.

Die einzelnen allgemeinen Pflichten des Schiffsvolkes sind[11]: 1) Es muss einen unbedingten Gehorsam gegen die Befehle des Schiffers im Schiffsdienst leisten und ebenso auch demjenigen gehorchen, welchen der Kapitain oder die Umstände zu seinem Stellvertreter machen (Steuermann oder Hochbootsmann). 2) Auch den übrigen Officieren haben die Mannschaften zu gehorchen, doch steht ein Recurs an den Kapitain zu. 3) Keiner darf das Schiff ohne besondere Erlaubniss verlassen, vielweniger das Boot vom Schiffe wegnehmen, 4) Keiner darf eigenmächtig irgend Jemand das Schiff besteigen lassen. 5) Keiner darf eigenmächtig das Geringste an Waaren oder Gütern ein- oder ausladen. 7) Will der Kapitain das Schiff gegen Seeräuber vertheidigen, so muss jeder seine Pflicht als braver Mann thun.

Diese Pflichten fangen von dem Augenblicke an, wo die Arbeiten zur bevorstehenden Reise beginnen sollen und demgemäss der Schiffer befiehlt, sich an Bord zu begeben[12]; sie endigen nach der Löschung und Abtakelung mit der Wasserfestmachung des Schiffes; also so lange die Reise dauert (Schiffskost gereicht wird, wie es auch heisst), dauern die Pflichten.

Unfähig befundene Officiere oder Matrosen verwirken gewöhnlich ihre Gage, haften für den Schaden und erleiden auch wohl noch andere Strafen[13].

---

11. Die älteren Seerechte, namentlich das Consulat, das Wisbysche, Hanseatische sind sehr detaillirt in Bezeichnung einzelner Fälle der Verpflichtungen.

12. In den Häfen der Normandie soll (nach Pothier, contrat de louage n. 170 und Boulay-Paty II. 172) der Gebrauch herrschen, dass das Schiffsvolk erst an Bord zu kommen braucht, wenn das Schiff segelfertig ist.

13. Holl. Handelsgesetzbuch Art. 406. Preuss. Landrecht II. 8. § 1543. 1454. 1455. Schwed. Seerecht I. cap. 6. Das Holländische Recht Artikel 406 — 409 beschäftigt sich besonders mit dem Steuermann. Derselbe soll bei der Musterung allemal angeben, ob er die vorhabende Reise schon einmal als Officier gemacht, sonst ist derselbe zur Vergütung des entstehenden Schadens und allenfalls zu anderen Strafen zu verurtheilen. Verändert aber der Schiffer unterwegs seine Reise nach Gegenden, die der Steuermann noch nicht befahren, so muss dies der Steuermann auch bei obigen Strafen erklären, aber der Schiffer kann ihn nicht anders des Dienstes ent-

§ 77. Dauer des Contracts [14]).

Der Contract kann in der Regel nur mit beiderseitiger Uebereinstimmung aufgehoben werden. Erfüllt aber der eine Theil nicht, so kann ihn der andere aufheben oder auch auf Erfüllung klagen. Auch treffen den nicht erfüllen wollenden Seemann zumeist noch Strafen, wovon schon oben gesprochen ist.

Es dauert aber der Contract, wenn nichts anderes verabredet war, in der Regel bis zur Beendigung der Reise.

Zufällige Ereignisse, die die Fortsetzung der Reise unmöglich machen, heben den Contract auf: so 1) nachträglich eingetretene Seeuntüchtigkeit des Schiffes, wenn eine Reparatur nicht möglich oder zu langwierig erscheint; noch mehr wird dies beim gänzlichen Untergange des Schiffes der Fall sein; 2) Abbrechen einer Reise in Folge einer gerichtlichen Beschlagnahme des Schiffes, in Folge eines Krieges, in Folge eines Handelsverbotes mit dem Lande, wohin das Schiff bestimmt war, oder eines Embargo [15]). Soweit das Schiff nicht ganz untergegangen ist, steht in allen diesen Fällen den Seeleuten überall nur Entschädigung für ihre bereits geleisteten Dienste, also die Zahlung ihrer Gage bis zu dem Tage der Aufhebung der Reise zu; bei Monatsgagen ist die Berechnung einfach; bei Gagen auf die ganze Reise ist der verdiente Lohn durch Sachverständige, im Fall des Streits, zu ermitteln. — Uebrigens brauchen hier die Seeleute niemals das Handgeld und die Vorschüsse zurückzuzahlen.

Wegen blosser Verzögerung der Reise, wenn sie nur nicht zu lang sich ausdehnt, wird weder der Schiffer noch werden die Seeleute an sich den Contract aufheben können.

Dagegen will es scheinen, als ob eine bedeutende freiwillige Veränderung der Reise oder des Schiffes oder in der

---

lassen, als unter Zahlung des vollen bedungenen Lohnes und zwar bei monatsweisem Solde unter Berechnung der möglichen Dauer der ganzen Reise, und unter Vergütung der Reisekosten bis zum Orte, wo der Steuermann engagirt worden ist.

14. cf. besonders Pardessus n. 672–98; Pöhls S. 260–66.

15. Ordonn. de la m. 1681. III. 4. Art. 4. 5.

Person des Schiffers[16]) die Seeleute zur einseitigen Aufkündigung des Contracts berechtigen müsse, da und soweit ein rechtliches Interesse für die Seeleute vorhanden ist, gerade mit diesem Schiffe und unter diesem Schiffer diese Reise (z. B. nach Amerika zu einer langen Reise etc. und nicht von Memel nach Danzig) zu machen, es sei denn, dass in dem Contracte dies Alles, namentlich das Schiff, die Reise, der Kapitain unbestimmt gelassen wäre oder die Verpflichtung unbedingt auch hierauf geschah. Anders ist, wenn dergleichen Veränderungen unfreiwillig durch Zufall oder Gewalt eintreten. Eine Verkürzung der Reise hat keine besonderen Wirkungen; eine wesentlich verlängerte Reise berechtigt die auf die Reise Gemietheten zu Entschädigungen. Holl. Recht Art. 415.

Wenn die Reise durch Zuthun des Rheders, des Schiffers oder des Befrachters gänzlich unterbleibt, so sind die Seeleute zu entschädigen, was nach den verschiedenen Seerechten sehr verschieden geschieht. Holl. Recht Art. 411.

---

16. Anderer Ansicht ist: Pardessus n. 699, Boulay-Paty II. 182. 183, Valin, comm. ad III. 4. Art. 2, sowie Pöhls l. c. Doch ist Pothier contrat de louage n. 176 in Bezug auf die Veränderung der Reise und sind in derselben Beschränkung Pardessus l. c. n. 698 und Boulay-Paty S. 183 unserer Ansicht wegen arg. Cons. del mar. Art. 158 und Artikel 4. de l'ord. 1681. Wenn Schiff und Schiffer zugleich verändert werden, so sind Valin und Pöhls mit uns einverstanden. Uebrigens sind auch die älteren Seerechte meist ausdrücklich gegen unsere Ansicht. In den neueren Seerechten habe ich darüber keine Bestimmungen gefunden, mit Ausnahme der am Schlusse dieses § angeführten, für mich günstigen Bestimmungen des Holl. Rechtes. Das Schwedische Seerecht (I. 23) sagt: wird ein Schiffer abgesetzt, erkrankt oder stirbt er während der Reise und ein neuer wird angenommen, so sollen alle Schiffsleute dem Neuangenommenen gleich dem vorigen folgen und gehorchen. Wenn aber ein Schiffer sein Schiff verkauft oder sonst auf irgend eine Art einem Anderen überlässt, so sind die Leute dem neuen Schiffer nicht weiter verpflichtet, als so lange die Reise dauert, wozu sie zuerst gemiethet sind. Will aber der neue Schiffer zur Vollendung dieser Reise die vorigen Leute nicht gebrauchen, so soll ihnen der vorige Schiffer den vollen Lohn auszahlen, und sie auf seine Kosten frei nach dem Ausgangshafen des Schiffes bringen.

Der Schiffer kann willkürlich einen Seemann entlassen: 1) wenn derselbe seiner Charge nicht gewachsen, 2) durch Krankheit unfähig geworden ist, besonders schon wegen einer venerischen Krankheit, nach dem Wisby und Preuss. Seerecht, 3) wenn derselbe sich selbst zum Dienste untauglich gemacht hat, 4) wegen Angewöhnung des Trunkes, wegen vieler Schlägereien, wegen Entfernung vom Bord ohne Erlaubniss, 5) wenn derselbe sich Gewaltthätigkeit und Widersetzlichkeiten oder gar Verbrechen hat zu Schulden kommen lassen, 6) ohne allen Grund, doch mit voller Entschädigung [17]. Doch soll der unverschuldet erkrankte Seemann gepflegt und wo möglich mit nach Hause zurückgebracht werden.

Dagegen kann der Seemann einseitig aufkündigen: 1) wegen grober Misshandlungen, allzuschlechter Kost etc., 2) wenn er Schiffer oder überhaupt höherer Officier auf einem anderen Schiffe werden kann, 3) wenn er vor der Abreise sich zu verheirathen Gelegenheit erhält, die er durch die Reise verlieren könnte (freilich das Seerecht von Wisby Artikel 64 sagt: und nun auf dem Lande bleiben will) [18]. Mit Recht verlangt

---

17. Die älteren und neueren Seerechte stimmen in diesen Punkten sehr mit einander überein. Am besten Holländisches Handelsgesetzbuch Art. 437.

18. Diese Punkte unter 2 und 3 sind bereits im Seerecht von Wisby aufgestellt Art. 63 und 64. Art. 63 lautet: Wenn sich ein Steuermann oder Schiffsmann bei einem Schiffer vermiethet hätte und kaufte dann ein Schiff, das er selbst führen wollte, so soll er von dem Schiffer frei sein, doch den Lohn zurückgeben. Jacobsen und Boulay-Paty lesen da heraus, 1) wenn er überhaupt ein Schiff kauft und 2) wenn er Schiffer eines anderen Schiffes werden kann. Das neuere Preuss. Recht (l. c. § 1548—51) stimmt mit dem Wisbyschen Seerecht nicht wörtlich überein, indem es vom Kaufe gar nichts sagt uud ich glaube, dass selbst im Wisbyschen Seerechte die Hauptsache die ist: dass man Schiffer werde eines Schiffes, gleichviel ob bei einem fremden Rheder oder zugleich als Selbstrheder. Das Consulat Kap. 153 spricht ganz allgemein: wenn er heirathen oder eine Pilgrimschaft antreten wolle, oder wenn ein schlichter Matrose Officier oder ein Steuermann Schiffer werden kann, oder wenn er vor eingegangenem Accord ein Gelübde gethan hat. — In Hamburg gilt die Verheirathung des Seemanns, wenn er danach

Pothier l. c. n. 175 bei 2 u. 3 eine völlige Entschädigung des Schiffers und das Preuss. Recht Stellung eines Ersatzmannes.

Uebrigens fügt das hierin nachahmungswerthe Holländische Handelsgesetzbuch Art. 440 folgende Fälle hinzu, wo die Officiere und das Schiffsvolk sich weigern können, im Dienste zu bleiben: 1) wenn der Schiffer diese Reise, wozu sie sich verbunden haben, vor Antritt derselben verändern will, 2) wenn vor Anfang der Reise der Staat in einen Seekrieg verwickelt wird etc., 3) wenn vor Anfang der Reise oder im Nothhafen sichere Kunde von der Existenz einer ansteckenden Krankheit am Bestimmungsorte des Schiffes eintrifft, 4) wenn das Schiff vor dem Anfang der Reise völlig andere Eigner bekommt, 5) wenn der Schiffer vor Anfang der Reise stirbt oder durch den Eigner oder Director abgedankt wird, 6) wenn bestimmt war, mit Convoy abzugehen und kein Convoy verliehen wird [19]).

§ 78. Rechte des Schiffsvolkes im Allgemeinen.

1) Jeder Seemann hat das Recht des Logis auf dem Schiffe von Anfang seines Diensteintrittes; darin liegt nicht bloss eine Schlafstätte, sondern auch Raum für seinen Koffer (Kiste). Gewöhnlich sind die Volkslogis, wie man's nennt, im Vordertheile des Schiffes. Die Hängematte, in der Regel nicht das Bettzeug, muss dem Seemanne geliefert werden.

nicht wieder zur See gehen will, als Grund zur Aufhebung des Heuercontractes; ebenso wenn sich der Steuermann selbst ein Schiff kaufe, das er selbst führen wolle (Stat. Theil II. Tit. XIV. Art. 23. cf. Stat. 1497 Art. 24), was aber jetzt auf alle Fälle bezogen wird, wo der Steuermann (oder überhaupt Seemann) die Führung eines Schiffes übernimmt. Pöhls S. 451. — In Frankreich gilt die Verheirathung nicht als Grund. Boulay-Paty II. 181. Uebrigens diese Bestimmungen des Wisbyschen und Preuss. Rechts scheinen durchaus der Billigkeit zu entsprechen. Auch das Schwed. Seerecht (I. cap. 4) erkennt an, „dass wer als Schiffer ein Schiff „übernimmt oder heirathet, seines Dienstes sich entledigen kann.

19. Schon das Niederländische Handelsgesetzbuch 1826 enthält diese Bestimmungen, doch war n. 4 etwas anders.

2) Jedem Seemanne kommt hinlängliche und gesunde Schiffskost zu, welche in Mundvorrath, süssem Wasser, Bier, auch Brantwein, in einigen Ländern Wein besteht. Wie oft, in welcher Weise, ob ein oder zwei Mal warm, wie oft Fleisch in der Woche gespeist werde, das hängt von Landes- und Ortssitte[20]), sowie von Verabredung im Contracte ab. Selbst im Hafen hat der Seemann nur Anspruch auf Schiffskost, kann also namentlich weder frisches Fleisch noch Gemüse verlangen. Bei ausserordentlichen Arbeiten haben die Leute Anspruch auf ausserordentliche Rationen an Speisen, besonders an Brantwein. Bei eintretendem Mangel müssen sie sich Reductionen ihrer Portionen gefallen lassen nach dem Ermessen des Kapitains, der wohlthun wird, seinen Leuten mit einem guten Beispiele voranzugehen, ohne dass man dem Schiffsvolk das Recht einräumen darf, den Kapitain hierbei in seinen Mahlzeiten zu controliren und darnach nach Gutbefinden sich die Reduction gefallen zu lassen oder nicht, wie Pöhls Seite 268 es will.

3) Jeder Seemann hat ein Recht auf Zahlung des bedungenen Lohnes (Siehe n. 4, 5 und 6 dieses §, sowie § 79) und für ausserordentliche Anstrengungen steht ihm ein Anspruch auf eine billige Verbesserung d. i. Vergütung zu, wohin die alten Seerechte besonders ein „billiges Berglohn" zählen. Oléron Seerecht Artikel 3. Hanseat. IV. 29. XIV. 1. Rotterdam. Ordnung § 211 — 13 Preuss. Seerecht von 1727. IV. 33. IX. 3. Spanisches Handelsgesetzbuch Artikel 717. Das Holl. 422 drückt sich am weitesten und besten aus[21]).

---

20. Demnach enthält z. B. das südliche Consulat cap 142 ff. ganz andere Bestimmungen als das nördliche Seerecht von Wisby Art. 29. cf. Hanseat. Seerecht IV. Art. 6. Oléron Art. 17. Verordnung Philipp's II. tit. von Schiffsleuten Art. 10 und Karls V. 1551 Art. 19. Nach den alten Hamburger Statuten beköstigte sich das Schiffsvolk selbst und hatte der Schiffer nur während der Zeit des Aus- und Einladens die Pflicht zur Beköstigung. Statut 1292. Schiprecht Art. 17. Statut 1497 vom Schiprecht Art. 3. Auch in anderen Gegenden war in alten Zeiten Selbstbeköstigung Sitte.

21. Andere Seerechte z. B. das Englische und Hamburgische erkennen solche ausserordentliche Belohnungen nicht an. Scott im Falle der Isabelle, Brand, Robinson, rep. II. 212.

4) Jeder Seemann, der im Dienste des Schiffes krank oder verwundet wird, es mag nun am Bord desselben geschehen sein oder am Lande, wohin er mit Erlaubniss gegangen, wird auf Kosten des Schiffes bis zu seiner Wiederherstellung verpflegt und geheilt. Er erhält sogar seine Gage und sogar seinen Antheil am Gewinn nach wie vor. Hat er sich aber die Krankheit durch eigenes Verschulden zugezogen, z. B. durch Ausschweifung, Delict oder Unklugheit oder passirte ihm der Zufall, als er ohne Erlaubniss sich am Lande aufhielt: so hat er die Kosten aus seiner allerdings in der Regel, billiger Weise noch ganz oder doch theilweis fortlaufenden Gage zu tragen. Nach Umständen kann der Kapitain die Kranken vom Schiffe ans Land, resp. in ein Hospital bringen lassen [22]).

Das Lübische Recht bestimmt, dass, wenn ein Seemann unterwegs so von der Seekrankheit befallen wird, dass er seine Arbeiten nicht verrichten kann, er seine Gage verliert aber zu Gunsten des übrigen Schiffsvolkes, unter welche sie vertheilt wird. Stat. Lüb. VI. 1. Art. 11.

5) Der Schiffsmann, der im Dienste des Schiffes gefangen genommen oder gar zum Sklaven gemacht worden ist, zur See oder auf dem Lande, ist berechtigt, ausser seinem vollen Solde eine Entschädigung wegen seiner Auslösung zu empfangen, wenn das Schiff glücklich zurückkehrt, und haften dafür Schiff und Ladung. Geschah es nicht im Dienst, so kann nur der Lohn bis zum Tage der Gefangennehmung verlangt werden [23]).

---

22. Siehe Pardessus l. c. n. 688. Das Holl. Handelsgesetzbuch Artikel 423—28, das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1554—1557 bewilligt bei Verwundungen ausser Dienste nur den laufenden halben Sold, und ebenso Code de commerce fr. 262, 63, 64. cf. Span. Handelsgesetzbuch Art. 718—19. — Oléron Seerecht Art. 6. 27. Ordnung Karls V. 1551. Artikel 27. Ordon. del mar. III. 4. Art. 2. Wisby. Seerecht Art. 18. 43. Hans. Seerecht 1591 Art. 36. 1614. XIV. 1. 3. Schwed. Seerecht I. cap. 11.

23. Jacobsen S. 201 ist ungemein hart. Am besten das Holländ. Recht l. c. Art. 432—435; auch Code de c. fr. Art. 269, wo 600 Frs. Lösegeld bestimmt werden, aber nur der Fall dazu berechtigt, wenn der Seemann im Dienste des Schiffes zu Wasser oder zu Lande ausgeschickt und bei dieser Gelegenheit gefangen ward (Pardessus n. 687), so dass also der auf dem Schiffe bei dessen Ver-

6) Im Fall ein Seemann auf der Reise stirbt, so kommt der Sold den Erben des Verstorbenen zu und zwar nach Holl. Rechte Art. 431 allemal bis zum Ende des laufenden Monats bei Monatsgage, bei Verding auf Hin- und Herreise aber die Hälfte, wenn er auf der Hin-, und das Ganze wenn er auf der Rückreise starb; war er auf Antheil am Gewinn oder an der Fracht geheuert, so ist das Ganze auszuzahlen; ebenso ist, wenn der Tod bei Vertheidigung des Schiffes sich ereignete, allemal das Ganze zu zahlen, wenn die Reise glücklich beendigt ist. Aehnlich das Allg. Preuss. Landrecht § 1545. 58. 59. 61—66, wonach unter Anderem den Erben des durch eigene Schuld Umgekommenen nur der verdiente, dagegen den Kindern und Wittwen des bei der Vertheidigung des Schiffes Gebliebenen sogar der doppelte Sold zu zahlen ist [24]).

7) Der Kapitain und die Equipage dürfen nach den neueren Seerechten unter keinem Vorwande irgend eine Waare in das Schiff laden, ohne besondere Erlaubniss der Rheder und ohne Fracht dafür zu zahlen [25]); doch kann dies im Heuercontracte anders bestimmt werden. — Sonst war das anders und nannte man die von dem Seemanne in der Regel nur für eigene Rechnung verladenen Güter: Führung, wozu jeder ein Recht hatte und wofür er keine Fracht zahlte. Es war dies ein Theil

---

theidigung gefangene Seemann darauf keinen Anspruch hat!! — Das Span. Handelsgesetzbuch Art. 721 gibt dem Gefangenen den Sold resp. bis zum Tage der Gefangennehmung, spricht aber nicht vom Lösegeld. Das Preuss. Allg. Landrecht Artikel 1831—33 kennt nur den Fall, wo Seeleute als Geiseln für die Lösung von Schiff und Ladung hingegeben sind und lässt hier Rheder und Ablader persönlich mit ihrem ganzen Vermögen haften. — In Lübeck gab (gibt) es eine sog. Sklavenkasse, welche die Versicherung gegen Türkengefahr besorgt, nach Pöhls 346.

24. Code de comm. fr. Art. 258. 265. Dänisches Seerecht IV. 1. 31. Schwed. I. 12. Consulat 126. Freilich finden hier viele Variationen nach diesen einzelnen Seerechten statt. cf. Jacobsen, Seerecht 199. 200.

25. Holländisches Seerecht Art. 410. Französ. Art. 251. Preussisches § 1595.

seines Lohnes[26]). Gegenwärtig dürfen in der Regel trotzdem die Seeleute in ihrer Koje oder Kiste oder Koffer[27]) Güter, ohne Fracht zu zahlen, mitnehmen; auch können sie ihre Kisten durch den Pacotillevertrag an Andere ablassen. Wie weit diese (meist stillschweigende) Erlaubniss jetzt gehe, lässt sich im Allgemeinen nicht bestimmen. Die Franz. Praxis erkennt sie an (Pardessus n. 671 und 702) trotz Artikel 2. tit. IV. lib. III. der Ord. 1681 und Art. 251 des Code de com. Auch das Preuss. Recht (l. c. § 1596) erlaubt den Seeleuten ausdrücklich: „für eigene Rechnung so viel unverbotene Waaren oder Sachen mitzunehmen, als sie in ihrer Schlafstelle und Kiste bergen können." Das Schwed. Seerecht (I. 10.) gibt statt aller Führung dem Schiffer selbst, nach dem Preise, den er für die Last bedungen hat, die Fracht für Eine Last, dem Steuermann für Zweidrittel, den anderen Officieren für eine halbe, jedem Matrosen für ein Drittel und jedem Schiffsjungen für ein Sechstel.

Der Vertrag, den die Seeleute dahin abschliessen, dass sie die in ihren Koffern mitgenommenen fremden Waaren an dem Bestimmungsorte des Schiffes oder auch sonst für Rechnung ihrer Ablader zu verkaufen sich verpflichten, wird Pacotille-Vertrag (contrat de pacotille) genannt[28]). Der, welcher die Waare zum Verkauf anvertraut, heisst Geber auf Pacotille (donneur à pacotille) und der, welcher sie übernimmt, Nehmer auf Pacotille (preneur à p.) und letzterer hat die Rechte und Pflichten eines Commissionärs namentlich dahin, möglichst vortheilhaft zu verkaufen; er kann selbst unter dem, in der Factur angegebenen Einkaufspreise im Nothfalle verkaufen, es müsste

26. Consol. del m. 133. Hanseat. Seerecht Titel 13 von der Führung enthält merkwürdige Bestimmungen. Das Wisbysche Seerecht sagt sogar, dass wenn ein Seemann an dem Ort seiner Führung ein Fass Wasser gelegt hat und dies aus Noth geworfen worden ist, es als ein Fass Wein in der Havarie berechnet werden solle.

27. Worunter überhaupt der ganze Raum der Schlafstelle zu verstehen sein wird. cf. Preuss. Recht § 1596. Das Dänische Seerecht erkennt die Führung zwar noch an, doch ist sie auch in Dänemark wohl nicht mehr praktisch. In Hamburg bezahlt sie nach Langenbeck ad II. 15 keinen Zoll.

28. cf. besonders Pardessus l. c. n. 702, sowie Pöhls, S. 275. 76.

ihm denn ausdrücklich verboten sein; denn er ist überhaupt zum Verkaufe verpflichtet und darf im Allgemeinen nur zurückbringen, was er nicht verkaufen konnte. In der Regel soll er für den Erlöss Retouren machen (faire des retours) d. h. in dem (fremden) Lande des Verkaufes andere Waaren einkaufen, welche er entweder auf demselben Schiffe mit zurückbringt oder anderweitig versenden muss und zwar auf möglichst schleunigem Wege. War er genöthigt, auf Credit zu verkaufen, und kann er den Eingang der Gelder vor seiner Abreise nicht abwarten, so soll er einen Anderen zur Besorgung der Retouren beauftragen. Nach seiner Rückkunft muss der Nehmer dem Geber Rechnung legen, ist für seine Vorschüsse und Auslagen von dem Gelde oder dem Erlöse der mitgebrachten Waaren vorerst zu entschädigen, und sodann wird der gemachte Gewinn nach den Bestimmungen der Uebereinkunft getheilt. Der Geber kann vom Nehmer bei Verlusten in dem Geschäfte keinen Nachtrag verlangen, wenn er ihm nicht eine culpa nachweisen kann. Es wird übrigens bei dem Geschäfte in der Regel vorausgesetzt, dass die Führung keine Fracht bezahle und muss dafür der Nehmer in der Regel einstehen. Wenn sich der Geber die Befugniss zur Assecuranz nicht ausdrücklich vorbehalten hatte, so darf er den Betrag der Prämie nicht zum Kapital schlagen und so den reinen Gewinn und namentlich den Antheil des Nehmers geringer machen.

Sind die Waaren beim Pacotilleverkauf auf gemeinschaftliche Rechnung des Gebers und Nehmers gekauft, so entsteht zugleich ein Societätsverhältniss, wodurch aber das Commissionsgeschäft höchstens dahin verändert wird, dass der Nehmer, eben weil er nicht bloss Commissionär, sondern zugleich socius ist, vielleicht nur für diligentiam quam in suis rebus adhibet haftet.

Wenn der Vertrag, was am häufigsten geschieht, mit dem Schiffer abgeschlossen wird, so nennt man dies in Hamburg: dem Schiffer eine Consignation machen.

§ 79. Insbesondere von der Volksheuer [29])

Ausser dem im vorigen § 78 n. 3 — 6 Gesagten sind hier

---

29. Pöhls, S. 269—80 verbreitet sich hierüber sehr weitläufig. Uebrigens gelten im Allgemeinen dieselben Grundsätze von der Gage des Kapitains wie von der eigentlichen sog. Volksheuer.

noch folgende eigenthümliche Grundsätze über die Volksheuer vorzutragen. Siehe auch bereits § 75.

Die verschiedene Art der Vermiethung (§ 75) der Seeleute hat auch auf die Bezahlung ihres Lohnes Einfluss.

I. Der Seemann, welcher auf einen Antheil an dem Gewinne oder an der Fracht (engagement au profit, eng. au fret) fährt, begründet dadurch ein Societätsverhältniss und erlangt seinen Lohn als eine Part aus den Vortheilen der Societät. Es finden hier die allgemeinen Grundsätze der Societät ihre Anwendung. Das Schicksal des Schiffes und der Ladung ist hier der einzige Massstab für die Höhe des Lohnes. Uebrigens bei einem Engagement für einen Antheil am Gewinn ist den Seeleuten meist ausdrücklich verboten, irgend einen Handel gleicher Art für eigene Rechnung auf dem Schiffe, wo sie dienen, oder auch auf anderen [30]) zu treiben. — Wird nun bei solchen Engagements die Reise freiwillig verzögert, verlängert, rückgängig etc., so hat der Seemann nur dann auf Entschädigung Anspruch, wenn das ganze Schiff in der Lage ist, von dem Verzögerer etc. Entschädigung zu erhalten. Den Zufall der Verzögerung etc. tragen Alle gemeinsam. Im Falle eines Schiffbruches haben die auf Frachtantheil engagirten Seeleute keinen Anspruch auf Zahlung ihrer Gage aus den Trümmern des Schiffes. — Um die Seeleute zu solchen Engagements aufzumuntern, bestimmt das Franz. Recht, dass, im Fall ein Seemann nach einmal angetretener Reise stirbt, sein ganzer Antheil auf seine Erben übergehen soll. Code de com. 265. — Uebrigens werden im Falle eines Schiffbruches aber auch hier den Seeleuten die Tage, an welchen sie für Rettung der Schiffstrümmer und zur Bergung von Waaren arbeiteten, vergütet [31]).

II. Dagegen gelten ganz andere und eigenthümliche Grundsätze in Bezug auf den Lohn, der in einem monatsweisen

---

30. Der allgemeine Grund im letzteren Falle ist, dass nicht zu viel Güter der Art auf den Markt kommen, denn dann werden die Preise gedrückt. Es kommt dies namentlich bei Ausrüstungen auf den Fischfang und bei der Küstenfahrt vor.

31. cf. Pardessus, n. 690—93.

Solde oder in einer für die ganze Reise fest bestimmten Summe besteht. Das ist die eigentliche Volksheuer (Gage).

Zuvörderst kommt es natürlich auf die etwanigen besonderen Bestimmungen des Contractes über die Höhe, die Rechte, die Zahlungstermine, die Vorschüsse etc. der Gage an. In Ermangelung aber von contractlichen Bestimmungen scheinen folgende Grundsätze zur Anwendung kommen zu müssen:

Die Gage beginnt in der Regel in dem Augenblicke an zu laufen, wo das Schiffsvolk an Bord kommt. Nach Hamburgischem Rechte aber läuft sie erst dann, wenn das Schiff in See geht, d. h. von dem Augenblicke, da es die rothe Tonne (am Ausflusse der Elbe in die Nordsee) passirt und ebenso wird sie hernach nur bis zu dem Augenblicke gerechnet, da das Schiff auf der Rückreise wiederum die rothe Tonne passirt. Hamb. Musterrolle 1786. Art. 3.[32]), die neueste v. 1849 schweigt darüber.

---

32. In dem an Stoff für das Deutsche und fremdländische Seewesen so überaus reichhaltigen Werke von G. W. Oehlrich: Deutschland zur See, seine Schiffahrt und sein Handel. Nebst einer genauen Darstellung des Seeverkehrs aller übrigen Länder. (Hamburg 1849) — finden sich detaillirte Uebersichten der Handels- und Kriegsmarinen aller Länder, selbst der kleineren deutschen. Auch der inneren Oekonomie der Marine ist eine besondere Rubrik (Erster Abschn. n. II.) gewidmet und daselbst wird unter n. 4 auch eine Uebersicht der Schiffsmannschaftslöhne (Seite 39) gegeben. Es scheint zweckmässig, einige Beispiele daraus zu entnehmen. I. Auf einer Londoner Fregatte: 1) für den Kapitain 66⅔ Thlr. Preuss. Cour. nebst 5 pCt. Tafelgeld und 2½ pCt. von der Fracht 2) für den ersten Steuermann 40 Thlr., 3) den zweiten 30 Thlr. 4) den dritten 20 Thlr., 5) Steward 20 Thlr., 6) Zimmermann 33⅓ Thlr., 7) Bootsmann 20 Thlr., 8) Koch 20 Thlr., 9) für jeden Matrosen 13⅓ Thlr. — II. Auf einem Englischen Schooner: 1) Steuermann 20 Thlr., 2) jeder Matrose 13⅓ Thlr., und dazu als Beköstigung ausgesetzt täglich: 2 Pfd. Rindfleisch oder 1½ Pfd. Schweinefleisch, 1 Pfd. Brod oder ½ Pfd. Mehl, ⅓ Pint Erbsen oder 1 Pfd. Kartoffeln. — III. Auf einer Norwegischen Brigg aus Arendal: 1) Steuermann 18 Thlr., 2) Bootsmann 12 Thlr., 3) Zimmermann 13⅓ Thlr., 4) zwei schwere Matrosen à 11⅓ Thlr., 5) für einen schweren Matrosen 8⅓ Thlr., 6) für einen leichten Matrosen 6⅔ Thlr., 7) für den Koch 6 Thlr., 8) für einen Jungen 3⅔ Thlr

Die Gage soll der Regel nach erst verdient sein mit dem Ende der Reise, also kann von Rechtswegen der Seemann nicht eher Zahlung fordern. Doch pflegt ihnen überall vor Antritt der Reise ein Theil vorausbezahlt (auf die Hand gegeben) zu werden, damit sie sich zur Reise gehörig in den Stand setzen können, und sind auch während der Reise Vorschüsse sehr gewöhnlich; doch bestimmen manche Seerechte, dass diese Vorschüsse sich nicht über eine gewisse Quote der Gage hinaus erstrecken dürfen, z. B. nach Holl. Rechte (Art. 442) nicht mehr als ein Drittel [33]) und in England darf ein Kapitain ausserhalb

---

— IV. Auf einer Dänischen Bark aus Nyborg auf Fühnen: 1) erster Steuermann $15\frac{3}{4}$ Thlr., 2) zweiter $10\frac{1}{6}$ Thlr., 3) Zimmermann $11\frac{1}{4}$ Thlr., 4) Koch $8\frac{1}{4}$ Thlr., 5) zwei schwere Matrosen à 9 Thlr., 6) vier leichte à $7\frac{1}{2}$ Thlr., 7) ein Jungmann 6 Thlr., 8) ein Junge $3\frac{3}{4}$ Thlr. — V. Auf einem Lübecker Schiff: 1) Kapitain 24 Thlr., 2) erster Steuermann $19\frac{1}{6}$ Thlr., 3) zweiter $14\frac{1}{6}$ Thlr., 4) jeder Matrose $9\frac{5}{6}$ Thaler, 5) Koch $6\frac{2}{6}$ Thlr., 6) Jungmatrose $6\frac{2}{6}$ Thlr., 7) Schiffsjunge $4\frac{4}{6}$ Thlr. — VI. Auf einem Hamburger Schiffe: 1) Kapitain 30 Thaler, 2) erster Steuermann $18\frac{1}{6}$ Thaler, 3) zweiter 14 Thlr., 4) Zimmermann 14 Thlr., 5) Koch $11\frac{1}{6}$ Thlr., 6) jeder schwere Matrose $9\frac{1}{6}$ Thaler, 7) Jungmatrose 7 Thaler, 8) Schiffsjunge $4\frac{2}{6}$ Thlr. Der Kapitain bekommt ausserdem Kaplaken 3—5 pCt. von der Fracht.

Der durchschnittliche Betrag der Monatsheuer und der Verpflegungskosten an folgenden Deutschen Seeplätzen soll nach Oelrichs l. c. 40. so sein: I. Danzig: 1) Monatsheuer $10\frac{2}{3}$, 2) Verpflegung pro Monat 5—6 Thlr. Preuss. Cour. — II. Stettin: 1) $8\frac{2}{3}$, 2) $7\frac{2}{3}$ Thlr. — III. Rostock: 1) 10—11 Thlr., 2) 10 Thlr. — IV. Lübeck: 1) $13\frac{1}{3}$ Thlr., 2) 10 Thlr. — V. Kiel: 1) 10 Thlr., 2) 8—12 Thlr. — VI. Hamburg: 1) 10 Thlr.. 2) $8\frac{1}{3}$ Thlr.

Sowohl das alte Preuss. Seerecht von 1727 (IV. c.) als das Allgemeine Preussische Landrecht (II. 8. § 1538. 1539) geben eine Skala für die Berechnung der Volksheuer, wenn darüber nichts im Contrakte bestimmt ist, nach der Höhe der Gage des Kapitains an. Darnach erhält der Steuermann und Zimmermann je ein Zweidrittel, Koch und Hochbootsmann je die Hälfte, ein Matrose ein Drittel und ein Schiffsjunge ein Sechstel der Kapitainsgage.

33. Nach den alten Seerechten wurde die Gage nach Entlöschung der Güter gezahlt, nach dem Consulat 128. 136, sogar war der Schiffer erst nach Empfang der Fracht dazu verpflichtet. Das Hanseatische

des Landes einem Matrosen nicht über die Hälfte der Gage vorschiessen oder auszahlen. Jacobsen 209.

Wenn aber die Seeleute ganz allgemein gemiethet sind und nicht gerade für hin und zurück, oder wenn das Schiff seine Reise unterwegs ändert und erst noch nach einem anderen Hafen segelt, oder wenn das Schiff am Bestimmungsorte vor der Rückkehr nach Hause erst noch eine andere Fahrt unternimmt, so sind in allen diesen Fällen die Seeleute an jedem einzelnen Löschplatze, ihre verdiente Gage zu verlangen, berechtigt. Holl. Recht Art. 417 [34]).

Es sind nun hier noch mehrere ausserordentliche Fälle besonders in Erwägung zu ziehen:

1) Bei einem auf Seiten der Rheder oder Befrachter oder des Schiffers freiwilligen Abbrechen (Rückgängigmachen, rupture du voyage) [35]) der Reise ist die projectirte und die begonnene Reise zu unterscheiden. Beim Aufgeben einer projectirten ist eine einfache, nach den verschiedenen Seerechten verschiedene Entschädigung zu gewähren. Nach Preuss.

Seerecht III. Artikel 6 bestimmt, dass die Heuer bei Schiffen auf Norwegen in zwei, bei anderen in drei Malen, beim Abgange, bei der Ankunft im Löschplatze und bei der Rückkehr nach Hause gezahlt werden sollte. Das Oleron. (Art. 18) und Wisbysche Seerecht (Art. 31) sagen, dass, welcher Seemann noch nicht seine Kiste am Bord habe, keine Vorschüsse auf seine Gage erhalten solle. Die Hamb. Verord. wegen der Mannschaft v. 1849 Art. 13 adoptirt das Holl. Recht.

34. Das ist auch Englische Praxis, obgleich man in England sehr häufig in dem Heuercontracte bedingt, dass die Gage erst bei der Rückkehr im Ausgangshafen gefordert werden solle, so dass alle dazwischen liegenden Reisen für eine angesehen würden. Die Nordamerikanische Congressacte v. 20. Juli 1790 ch. 29. sec. 6 bestimmt aber, dass ein Drittel der Seemannsgage fällig sei und gefordert werden könne in jedem Hafen, wo das Schiff löscht und abliefert seine Ladung (unlades and delivers her cargo), es sei denn, dass das Gegentheil express stipulirt sei. cf. Kent l. c. S. 196.

35. Als ein freiwilliges Abbrechen der Reise muss in Bezug auf die Entschädigungspflicht jedenfalls auch das verschuldete Abbrechen angesehen werden, wohin auch der Fall gehört, wenn sich nachträglich das Schiff als seeuntüchtig zeigt, obgleich man in England anderer Meinung gewesen ist. Pöhls 271 und Holt, system I. 449

Rechte § 1567. 68. ist es zweimonatlicher Sold oder resp. die Hälfte des Pauschquantums oder resp. eine von Sachverständigen zu schätzende Prämie für den entgangenen Antheil an Fracht oder Gewinn; nach Holl. Rechte Art. 411 haben die Seeleute die Wahl, das Empfangene als Entschädigung zu behalten oder unter Abzug des Empfangenen einen Monatssold oder resp. ein Viertel der bedungenen Pauschsumme zu verlangen; nach Franz. Recht Art. 25. 2. werden sie für die Arbeitstage entschädigt und behalten das auf die Hand gegebene (oder wenn sie noch nichts empfangen, erhalten sie einen Monatssold); dabei ist es gleichgültig, ob sie sich sogleich wieder vermiethen können oder nicht. Andere Seerechte enthalten ähnliche Bestimmungen. Das Span. Recht Art. 707 stimmt ziemlich mit dem Französischen überein.

War aber die Reise bereits begonnen[36]), so ist die Entschädigungspflicht stärker; nach Preuss. Recht besteht sie ausser der freien Rückreise der Seeleute in der vollen Gage bei Verdung auf die Reise oder resp. in 2—3monatlichem Solde; nach Holl. Recht erhalten die Seeleute ausser dem schon verdienten Lohne das Doppelte dessen, was sie bei dem Abbruche der projectirten Reise empfangen und zudem freies Reisegeld, doch soll Alles zusammen nicht mehr als das Salair für die ganze Reise betragen; das Franz. Recht gibt freies Reisegeld sowie den ganzen Sold, doch bei monatsweiser Vermiethung nur den bereits verdienten Lohn und die Hälfte dessen, was sie wahrscheinlich noch verdient hätten; gleichgültig ist es auch hier, ob sich die Seeleute sogleich wieder vermiethen können[37]).

---

36. Eine Reise hat begonnen, wenn das Schiff in der Absicht der Reise den Hafen verlassen hat und scheint dazu eine Abwesenheit von wenigstens 24 Stunden ausserdem nicht noch nothwendig, wie Valin (III. 4. ad Art. 3 et 10) und Boulay-Paty II. 198 glauben. Pöhls S. 271 ist unserer Ansicht.

37. Bei Engagements auf Gewinn oder Fracht findet nach Holländ. Recht Art. 416 überhaupt eine billige Entschädigung statt. — Das Engl. Recht scheint den Seemann schlechthin bei jeglichem freiwilligen Aufgeben der Reise von Seiten der Rhederei zur Forderung des vollen Soldes zu berechtigen. Pöhls 309.

2) Unfreiwilliges Abbrechen der Reise.

a. Ereignete sich der Zufall einzig in der Person des Rheders oder Schiffers oder Abladers, so gelten wohl im Allgemeinen die Grundsätze, welche sub 1 vorgetragen sind. cf. Pöhls S. 271 und L. 19. § 9 und L. 38. D. locati (19. 2).

b. Traf der Zufall die Person des Seemannes, so erhält er keinen Lohn; doch siehe wegen des Falles der Krankheit, der Gefangenschaft und des Todes bereits § 78 n. 4—6.

c. Wenn die Reise durch höhere Hand verhindert wird und somit der Zufall Alle zugleich trifft, also in den Fällen eines Handelsverbotes [38]), eines Embargo, einer Blockade, eines Schiffbruches, so können in allen diesen Fällen die Seeleute in der Regel nur den bis zur Zeit des Ereignisses verdienten Lohn verlangen, der im Zweifel von Sachverständigen abzuschätzen ist. Dabei wird natürlich das auf die Hand Empfangene abgezogen, doch ist der Seemann nie zu Restitutionen verbunden, wenn etwa seine Entschädigung nicht sich bis zur Höhe seiner Vorschüsse belaufen sollte. Franz. Recht Art. 252–58; Holländ. Art. 413. 414; Span. 711–713. Endlich können, bei einem gänzlichen Untergange des Schiffes durch Schiffbruch, die Seeleute gar keine Heuer fordern, indessen brauchen sie die Vorschüsse nicht zu restituiren. Holländ. Recht 418. Dagegen können die Seeleute aus den Trümmern Befriedigung verlangen, nach Abzug des Bergelohnes; übrigens werden die Seeleute subsidiarisch aus der Fracht bezahlt (Holländ. Recht l. c. Franz. 271; Span. Art. 716).

d. Dasselbe wie vom Schiffbruch gilt auch, wenn das Schiff durch Feuer, welches durch einen Blitz oder durch Anlegen oder durch Unvorsichtigkeit oder durch gährende Güter etc. entsteht, zu Grunde geht.

e. Wird das Schiff vom Feinde confiscirt, so gilt dies als ein Zufall und sind die Grundsätze vom Schiffbruche gegenüber dem Rheder und Ablader wie Schiffer anzuwenden, denn das Schiff ist für diese wie im Schiffbruche zu Grunde

---

38. Im Falle eines Handelsverbotes ereignet sich der Zufall nicht etwa in der Person des Abladers, denn es trifft dasselbe nicht bloss seine Person, sondern alle dahin Handelnden.

gegangen. Es würde allerdings rechtliche Pflicht des confiscirenden Staats sein, die Seeleute für die Zeit ihrer Dienste völlig zu entschädigen; doch betrachtet man dies bis jetzt nur als eine Gnadensache.

Wenn das Schiff genommen und wieder genommen (prise, reprise) wurde, so darf der Seemann, der fortwährend auf dem Schiffe blieb, gewiss seine volle Gage fordern, verliert sie aber seit dem Tage, wo er vom Schiffe entfernt worden ist, obgleich das Engl. Recht in einer Entscheidung Sir Scotts ihm in letzterem Falle allen Sold abspricht.

f. Das Span. Handelsgesetzbuch l. c. [39]) zählt erstlich alle c—e genannten Fälle des Zufalls auf, indem es sie als gerechte Ursachen zur Einstellung der Reise bezeichnet, und nennt ausserdem noch: den Fall der Kriegserklärung mit dem Lande des Bestimmungsortes, ferner den Fall des Ausbruchs der Pest an dem Bestimmungsorte. Dies rechtfertigt sich nach der Analogie der anderen Fälle von selbst und sind auch wohl gemeinrechtlich dieselben Grundsätze anzuwenden.

g. Wird ein Seemann in des Königs Diensten gepresst, so erhält er seine Gage bis zum Tage der Pressung; so in England.

3) Wird die Reise nach der freiwilligen Bestimmung des Rheders oder Schiffers abgekürzt, so darf dem Schiffsvolke kein Abzug an der Heuer gemacht werden. Span. Recht 714, Preuss. § 1580. Auf der andern Seite müssen die Seeleute in der Regel auf dem Schiffe bleiben und weiter reisen, wenn sich nicht ein Anderes aus der Natur oder aus den besonderen Bestimmungen ihres Heuercontractes ergibt. Oleron Seerecht Art. 19.

4) Wird die Reise ohne Schuld des Schiffers oder Rheders aufgeschoben, so kann das monatsweise gemiethete Volk nur die Hälfte der Gage fordern. Die auf eine Pauschsumme fahrenden Seeleute sind aber billig zu entschädigen. Preuss. R. 1571.

---

39. Uebrigens lässt das Span. Recht doch noch einige Modificationen in den verschiedenen genannten Fällen eintreten, die wir aber hier übergehen müssen. Den Fall der Feuersbrunst erwähnt das Span. Recht nicht. Siehe auch Art. 716.

Das Holl. Recht Art. 416 bestimmt ganz allgemein, dass, wenn das Abbrechen, Aufschieben oder Verlängern der Reise durch Zuthun des Schiffers oder Rheders geschieht, das Schiffsvolk eine verhältnissmässige Entschädigung zu fordern habe und dies ist ebenso billig als überall anwendbar, wo besondere Bestimmungen in den einzelnen Staaten fehlen. Das Preuss. Recht § 1572 bestimmt: bei einer Verzögerung durch die Schuld des Rheders oder Schiffers darf der Monatssold nicht gekürzt werden und ist jedenfalls der auf eine Pauschsumme engagirte Seemann zu entschädigen.

5) Wird die Reise durch das Verschulden des Schiffers oder Rheders verlängert, so laufen die Monatsgagen fort und können die auf eine Pauschsumme gemietheten Seeleute eine Entschädigung fordern. Holländ. Recht 415[40]). Preuss. Recht 1581—87. Wurde die Verlängerung durch höhere Macht geboten, wohin namentlich auch der Fall gehört, wo das Schiff wegen Havarie oder um gefährliche Kranke abzusetzen in einen Nothhafen einlaufen muss, so findet keine Veränderung in Bezug auf die Gage statt. Code de com. fr. 255. 57. Doch wird man den Kapitain für berechtigt und für verpflichtet halten dürfen, in den Fällen, wo die Verlängerung der Reise durch höhere Gewalt geschieht und namentlich das Schiff in einem Nothhafen zur Ausbesserung oder aus Furcht vor dem Feinde etc. liegen bleiben muss, besonders wenn das Liegenbleibenmüssen auf lange oder unbestimmte Zeit hinaus sich auszudehnen scheint, die Mannschaft theilweis zu entlassen oder, da ja beim Stillliegen[41]) wenig Arbeiten vorkommen, auf halben Sold zu setzen, obgleich zu einer solchen Herabsetzung die Seeleute nicht gezwungen werden können, indem man ihnen gegenüber einer solchen Zumuthung nicht das Recht wird absprechen können, das Schiff zu verlassen.

---

40. Das Holl. Recht l. c. unterscheidet übrigens zwischen Verschulden und Zufall in Bezug auf die Verlängerung nicht, sondern lässt überall den Seeleuten eine billige Entschädigung zukommen.

41. Das Lübische Recht (nach n. 9 der Musterrolle 1824) bestimmt ganz allgemein, dass das Schiffsvolk für die Zeit, die ein Schiff ausser Landes länger als vier Wochen vergeblich auf Ladung wartet, nur halbe Gage erhält.

Das Franz. Recht bestimmt, dass, wenn ein Liegenbleiben in einem Hafen wegen höherer Gewalt eintritt, dies nichts an dem Heuercontract für die Reise ändere; dagegen soll der monatsweise Gemiethete bloss die Hälfte seiner Gage während dieser Unterbrechung der Reise ziehen (Code de comm. 254; Ord. vom 3. März 1791), jedoch bezieht Pardessus dies nur auf den Fall, wo die Matrosen im Hafen unthätig sein müssen.

6) Der Sold ist den Seeleuten nach Beendigung der Reise, nach Löschung der Waaren, Wasserfestmachung und Abtakelung des Schiffes und endlich nach geschehener Verklarung sofort auszuzahlen und die Mannschaft nach den Contracten ihres Dienstes sofort zu entlassen[42]). Das Holl. Recht Art. 447 bestimmt 24 Stunden Zeit und verpflichtet den Schiffer oder Rheder, der die Zahlung ohne gesetzliche Gründe verzögert, zu Entschädigungen an die Seeleute[43]). Wegen England siehe Note 45.

7) Nach dem praktischen Rechte ist es den Seeleuten ausdrücklich verboten, ihre Gage und consequent auch nicht ihren Antheil an Gewinn oder Fracht zu versichern. Es ist dies eine

---

42. So ist auch das Englische Recht, welches aber noch bestimmt, dass im Falle die Mannschaft beim Löschen nicht arbeitet; die Gage erst in 20 Tagen gefordert werden kann nach der Rückkehr in den Hafen; auch hat die Mannschaft wegen der Gage das Privilegium eines schleunigen Prozesses. Es verjähren aber in England die Privilegien der Seeleute erst in 6 Jahren, die aber für Abwesende, Geisteskranke, Minderjährige und Gefangene erst vom Tage der Rückkehr etc. läuft; ja wenn der Heuercontract als deed (d. i. ein besonderes feierliches Instrument) geschlossen war, findet eine 20jährige Verjährung statt. Abbott 451. Stat. 93. Georg III. 115.

43. Nach dem Holl. Handelsgesetzb. Art. 448. 49. sind dem Officier täglich 3 Gulden, jedem anderen Schiffsmanne 1 Gulden 50 Centimes pro Tag zu zahlen und zwar müssen der schuldige Buchhalter und Schiffer das aus ihrer eigenen Tasche entrichten, dürfen es nicht der Rhederei aufbürden. Vortrefflich und äusserst billig zu Gunsten der Seeleute sind in dieser Beziehung auch schon die Bestimmungen des Consulats cap. 136, wo, wie und in welchem Gelde die Schiffsleute gezahlt werden sollen. Das Lübische Recht (nach n. 50 der Musterrolle 1824) berechtigt die Mannschaft zur Gageforderung erst nach der Rückkehr und völligen Reinigung des Schiffes und verbietet ihr ausser Landes von dem Schiffer Gage zu fordern. Ebenso Hamb. Verordnung vom 27. Dec. 1849, Art. 13.

äusserst weise und in der Natur der Schiffahrt und des Seehandels unmittelbar begründete Anordnung. Die Seeleute müssen das grösste Interesse an Schiff und Ladung haben und dies wird nur dann der Fall sein, wenn Schiff und Gut die einzigen Quellen und Sicherungsmittel der Gage sind. Die Möglichkeit der Versicherung würde ihnen alles Interesse an Schiff und Ladung gleichgültig machen und sie namentlich nicht zur anstrengenden und aufopfernden Thätigkeit, ohne welche Schiff und Ladung gegenüber den Gefahren der See niemals für sicher geachtet werden können, vermögen [44]. Das ist die Praxis in England, Frankreich (Code de c. 347), in Schweden (Seerecht VI. cap. 5), Holland (Handelsgesetzbuch Art. 599), Preussen (Allgem. Landrecht II. 8. § 1937).

8) Von den Privilegien der Seeleute wegen ihrer Gage siehe ganz besonders § 48 sowie auch § 80.

§ 80. Verhaftung von Schiff und Fracht für die Gage.

Aus der Natur des ganzen Seehandelsverkehres, sowie aus der Beziehung der Seeleute zum Schiff und dessen nutzbarer Anwendung, also im Resultate zur Fracht, erklärt sich sehr natürlich der Grundsatz des heutigen praktischen Seerechts, dass Schiff und Fracht für die Gage der Seeleute verhaftet seien. Nur in England, sowie in den vereinigten Staaten von Nordamerika ist dieser Grundsatz nicht völlig zur Consequenz ausgebildet, indem man hier wesentlich die Gage vom wirklichen Frachtverdienst abhängig macht, also keine Heuer zahlt, wenn das Schiff durch höhere Gewalt Fracht zu machen verhindert wurde [45]. Dagegen sagt schon das Consolato del mare cap. 35:

---

44. Vortrefflich darüber schon Valin ad Art. 8. liv. III. tit. 4.; auch Pardessus n. 766.

45. Kent l. c. 187 sagt: The freight is the mother of wages, and if no freight be earned, no wages are due. Doch haftet anderweitig in England das Schiff den Seeleuten für ihre Gage und geht letzteres allen Bodmereiforderungen vor; doch hat merkwürdiger Weise der Kapitain selbst kein dingliches Recht am Schiffe wegen seiner Gage, kann deshalb auch das Schiff im Admiralitätsgerichte nicht arrestiren lassen, sondern kann sich bloss mit einer einfachen

„Der Schiffer ist den Schiffsleuten verpflichtet, ihnen aus der „Fracht, die ihm bezahlt wird, die Gage zu zahlen, und wenn „die Fracht nicht zureicht, soll er Geld aufnehmen, und wenn „er Niemand findet, der ihm Geld leihen will, so soll das „Schiff verkauft und die Matrosen vor allen Anderen, sie „mögen Geld vorgeschossen haben oder wer sie sonst sind, be- „zahlt werden. Denn ein Seemann muss seine Bezahlung haben, „und wenn auch nur ein Nagel übrig wäre, aus dem er „bezahlt werden könnte. Es wäre denn, dass das Schiff auf der „angetretenen Reise untergegangen wäre." — Es gilt dies von der Gage der Officiere wie der Mannschaft. Selbst aus den Trümmern des Schiffes[46]) sind sie noch zu befriedigen und selbst die Fracht für gerettete Güter haftet ihnen; doch wird immer vorauszusetzen sein, dass sie, wenn sie konnten, treulich und fleissig beim Bergen geholfen haben und steht auf Verweigerung der Hülfe zum Bergen auch wohl Verlust der Gage, und accrescirt ihr Antheil den Anderen. Auch ist die Gage nach allen Seerechten gegenüber allen anderen Forderungen sehr privilegirt, worüber die näheren Bestimmungen in den einzelnen Ländern bereits § 48 angegeben sind. Doch stehen diese Privilegien in Bezug auf die Heuer nur denen zu, welche für wirkliche Gage, d. h. für eine bestimmte Summe auf den Monat, die Meile oder die ganze Reise fahren, nicht denen, deren Heuer in einem Fracht- oder Gewinn-Antheile besteht, denn diese letzteren theilen mit Recht unbedingt das Schicksal des Schiffes, wegen der Natur ihres Contractes als eines gewagten oder besser Glücksgeschäftes und wegen ihres Societätsverhältnisses zu den Rhedern.

Uebrigens ist dem Untergang des Schiffes in Bezug auf den Anspruch der Seeleute auf Gage der völlige Verlust an Seeräuber oder Feinde gleich zu stellen. Wird das Schiff aber nachträglich freigesprochen oder wenigstens die Ladung und

---

persönlichen Klage an seine Rheder halten. So in Sachen Smith c. Plummer entschieden. Siehe das Ende dieses § 80. Aber auch die eigentlichen mariners können nur nach geschehener Entladung am Löschplatze oder wenn sie bei der Löschung nicht arbeiteten, erst in 20 Tagen ihre Gage fordern. Stat. 37. Georg III. c. 73.

46. Namentlich auch nach Engl. Rechte, Abbott (6) S. 565—67.

wird für diese Fracht gezahlt, so empfängt das Schiffsvolk seine Gage.

Was das Schiffsvolk einmal auf die Hand erhalten hat, braucht es in keinem Falle wieder herauszugeben, wenn es auch mehr beträgt, als zur Zeit des Ueberganges oder Verlustes des Schiffes oder des Aufgebens der Reise etc. bereits verdient oder überhaupt von Rechtswegen zu beanspruchen war. Pöhls S. 278 bestreitet diese letzte Steigerung, indessen wohl mit Unrecht, wenn man billige Rücksicht darauf nimmt, dass die Seeleute das Empfangene in der Regel bereits im guten Glauben (bona fide) ausgegeben haben, und sie in der Regel kein anderweitiges Vermögen haben, als das was sie zur See verdienen.

Häufig ist die Frage aufgeworfen[47]: Wenn ein Schiff im Bestimmungshafen ankommt und Fracht einnimmt, aber auf der Rückreise verunglückt, haben dann die Seeleute nicht wenigstens die Gage für die Ausreise zu fordern? Dies wird consequent ohne alle Beschränkung nur dann zu bejahen sein, wenn überhaupt am Bestimmungsorte schon Fracht zahlbar, obgleich noch nicht ausgezahlt war, also wenn die Seeleute bereits am Bestimmungsorte (vor der Rückkehr nach Hause) ein Recht hatten, die Gage zu fordern (siehe § 79 sub n. II. initio); denn dann wird es so angesehen werden müssen, als ob sie dem Rheder (Schiffer) ihre Gage für die Hinreise seit der Zeit von der Ankunft im Bestimmungshafen stillschweigend nicht wegen ihres Verhältnisses zu ihm als Seeleute, sondern als einfache Darlehns-Gläubiger geliehen hätten und können sie dann mithin denselben persönlich mit seinem übrigen Vermögen zu voller Auszahlung haften lassen; doch wird heutiges Tages eine solche Forderung der Seeleute nicht zu den privilegirten gehören[48]. — In allen Fällen aber, wo der Seemann an jenem Bestimmungsorte noch nicht seine Gage von Rechtswegen fordern durfte, steht

---

47. Pöhls S. 278. 79, der sich nicht bestimmt genug ausdrückt. Franz. Autoren beantworten die Frage zum Theil merkwürdig. Valin, ad Artikel 8. (III. 4,); Emerigon l. c. II, chap. 17. sect. II, § 2. Delaporte sur l'art. 258 du code de com.

48. Auf diesen Fall passt allein das Consulat cap. 135 (Absatz 2), welches aber selbst eine solche Forderung der Seeleute sehr privilegirt wissen zu wollen scheint.

die Gage für die Hin- und die für die Rückreise in so inniger Verbindung, dass bei dem gänzlichen Verluste des Schiffes auch erst auf der Rückreise die ganze Gage für den Seemann als verloren angesehen werden muss. Doch versteht es sich einmal überall von selbst, dass soweit Fracht verdient ist, insoweit die Seeleute in allen Fällen aus derselben eine Bezahlung ihrer wirklichen verdienten Gage fordern dürfen, freilich nur bis zum Belaufe der von dem Rheder wirklich verdienten Frachtsumme. Sodann aber auf der anderen Seite würde man selbst in dem oben gestatteten Falle von einer allgemeinen persönlichen Verhaftung der Rhederei eine Ausnahme machen, wenn die am Bestimmungsorte bereits verdiente Fracht zu Ausbesserungen des Schiffes wegen bereits auf der Hinreise erlittener Beschädigungen ganz oder theilweise aufgewandt wäre, indem dann eine Minderung, resp. ein Verlust der Gage bereits am Bestimmungsorte von Rechtswegen eingetreten wäre[49]).

Doch haftet den Seeleuten immer nur die Fracht von der eben absolvirten Reise. Das Schiff ist ihnen dagegen unbedingt verhaftet, obgleich nach den neueren Seerechten die Privilegien ihrer Gageforderung durch eine weitere Reise des Schiffes beeinträchtigt zu werden pflegt (§ 48), indem dann namentlich den Seeleuten der letzten Reise, sowie gewiss auch den anderen Privilegirten wegen der letzten Reise ein Vorzug einzuräumen ist (§ 48).

Ein persönlicher Anspruch gegen die Rheder bleibt den Seeleuten wegen ihrer Gageforderungen aus früheren Reisen im äussersten Falle, wenn das Schiff wegen Ueberladung mit anderen besseren Forderungen nicht haften kann, während der gewöhnlichen Verjährungszeit gewiss. Es wäre hart, die einmal verdiente und nach glücklicher Ankunft von Schiff und Ladung von Rechtswegen fällige Gage bloss noch durch das Schiff und die Fracht (der damaligen Reise) binden und in solchen Fällen den Rheder den in der Regel mittellosen Seeleuten nicht persönlich mit seinem übrigen Vermögen für verpflichtet halten zu wollen; eine Gage solcher Art existirt

---

49. Aehnlich Pöhls, S. 279. Vergleiche auch besonders Kent, l. c S. 190. 91.

nicht bloss als eine Forderung nach Seerecht, sondern weil sie eben zur rechten Zeit von dem Rheder nicht gezahlt ist, nun zugleich als eine reine Civilforderung propter non rite factam solutionem.

Nach Englischem und Nordamerikanischem Seerechte hat der Kapitain wegen seiner Gage ebensowenig wie wegen seiner eigenen Auslagen an Geld für Proviant, Schiffsausbesserung etc. ein dingliches Recht am Schiffe, sondern nur einen persönlichen Anspruch an die Rhederei; because, wie W. Scott sagt, he stood on the security of his personal contract with his owner, not relating to the bottom of the ship. cf. Kent, l. c. lectur. 46. S. 165.

§ 81. Einige besondere Privilegien des Schiffsvolkes.

1) Das § 48 erwähnte Privilegium, wornach Officiere und Mannschaften segelfertiger Schiffe wegen Civilansprüchen in der Regel nicht arretirt werden dürfen. Siehe § 48 das Nähere. Es rechtfertigt sich diese Zurücksetzung der Forderungen einzelner Privatpersonen durch die hohe Bedeutung der Schiffahrt für das ganze Leben des Volkes und speziell dadurch, dass ein segelfertiges Schiff durch das Entziehen seiner Mannschaften nicht gezwungen werden darf, zum Nachtheile der Rheder länger im Hafen liegen zu bleiben. Die allgemeine Sicherheit des Staats steht aber über dem materiellen Interesse der Schiffahrt; demnach ist denn auch in keinem Lande von einer Befreiung von Verhaftung wegen Verbrechen die Rede.

2) Auch die Volksheuer kann nach manchen Seerechten nicht mit Arrest belegt werden: was denn am Ende nichts als das gemeine Privileg des Liedlohnes ist.

3) Bisweilen hat das Schiffsvolk Freiheit vom Zoll für ihre Güter, indessen wohl nur für ihre Führung (im jetzigen Sinne des Wortes).

4) Das Römische Recht privilegirt die Matrosen der Kriegsflotte mit der Freiheit militairisch zu testiren. Man sollte dies unbedingt auf alle Seeleute auf der Reise erstrecken,

so lange sie nicht in irgend einem Hafen Gelegenheit haben, ein förmliches Testament zu machen. Wegen der neueren Seerechte siehe bereits § 67.

§ 82. Verbrechen der Seeleute.

Wenn von Seeleuten gemeine Verbrechen begangen werden, so hat dies nichts Eigenthümliches in seinen rechtlichen Folgen. Doch werden wenigstens einige Verbrechen, wenn sie auf dem Schiffe von Seeleuten begangen werden, härter bestraft, z. B. Schiffsdiebstahl, Tödtung und Mord an einem Kameraden; der Seeraub erscheint als eine eigenthümliche Art des Strassenraubes und wird in der Regel härter bestraft.

Als besondere Verbrechen der Seeleute, sog. Seeverbrechen werden nach der Natur der Sache, sowie nach positiven Bestimmungen der einzelnen Landesgesetze meist folgende genannt [50]).

1) Desertion; 2) thätliche Beleidigungen der Matrosen, ja in den älteren schon das blosse Lügen heissen; 3) Weigerung zu bergen; 4) Widersetzlichkeit gegen den Schiffer; 5) Rebellion des Schiffsvolkes gegen den Schiffer (Meuterei); 6) Wegsetzung des Schiffes, d. h. eine Handlung des Schiffers oder Schiffsvolkes, wodurch das Schiff ganz oder theilweis zerstört wird; 7) wenn der Schiffer mit dem Schiffe davon geht, oder es ausser Landes verkauft und das Geld für sich behält; 8) Unterschlagung von Victualien oder anvertrauten Gütern, insbesondere Verschweigung oder Unterschlagung von Seiten des Schiffers bei seiner Abrechnung mit dem Rheder; 9) Wenn der Schiffer ohne Noth Geld auf das Schiff nimmt etc. [51]).

---

50. Vergl. Pöhls, S. 284. 86, der auch die Strafen der älteren Seerechte angibt.

51. Das Engl. Recht bestimmt noch: 1) Wenn ein Schiffer sein Schiff nicht gegen Seeräuber vertheidigt, so wird er unfähig, je wieder ein britisches Schiff zu befehligen; der Seemann aber, der sich weigert,

Unter Baraterie versteht man überhaupt alle Verbrechen der Seeleute, wodurch betrügerischer Weise dem Rheder oder Befrachter Schaden zugefügt wird.

Die harten und grausamen Strafen der alten Seerechte [52]) sind jetzt gemeinrechtlich als veraltet anzusehen und ist darüber einzig nach den einzelnen meist viel milderen Landesgesetzen zu entscheiden, indem hier in der Regel bloss einfach die Strafen für Seeverbrechen angewandt werden, welche für andere gemeine Verbrechen ähnlicher Art festgesetzt sind, doch wohl mit einer willkürlichen Verschärfung durch den Richter.

Der Kapitain hat gegenwärtig nur das Recht zu correctionellen Züchtigungen und vielleicht im äussersten Falle zur Anwendung dieser oder jener Criminalstrafe, namentlich des Aushauens, Todtschiessens, des Aussetzens. Sonst hat er in der Regel bei vorkommenden Verbrechen, besonders bei schwereren sich damit zu begnügen, eine vorläufige Feststellung der Facta zu besorgen, also ein Protokoll über das Verbrechen und seine

---

auf Befehl des Schiffers zu fechten, verliert seine Gage und alle seine am Bord befindlichen Güter und erleidet überdies Gefängnissstrafe von höchstens 6 Monat bei harter Arbeit, Statut 18 Karl II. c. 6. Statut 22. 23. Karl II. c. 11, Fast ebenso in Hamburg. Verordnung v. 27. Dec. 1849, Art. 14. 2) Wenn ein Schiffer ausser Landes einen Seemann mit Gewalt zurücklässt, soll er 6 Monat Gefängniss erleiden. Statut 11. 12. Will. III. c. 7. § 18.

52. Dahin gehören: 1) das Kielholen, wobei der Verbrecher unter dem Schiffe an einem Stricke durchgezogen wird; 2) Untertauchen; 3) das Springen von der Raa; 4) das Bord-Arsen, wo der Verbrecher wiederholt an dem Mast aufgewunden und so heruntergelassen wird, dass er mit seinem Hintertheile (Ars) an die Seiten des Schiffes schlägt oder auf das Verdeck fällt; 5) das Hauen mit dem nassen Seile; 6) das Begiessen mit Wasser; 7) das Einbrennen eines Bootshakens (z. B. in die Wange); 8) das Anheften an den Mast, wo die Hand des Verbrechers mit einem Messer durchbohrt an den Mast geheftet und derselbe nun gezwungen wird, die Hand zurück zu ziehen und also zu durchschneiden; 9) das Aufhängen an den Mast etc. cf. Pöhls, S. 287. Auf Kriegsschiffen sind übrigens auch in der Gegenwart die meisten dieser Strafen noch üblich.

begleitenden Umstände aufzunehmen, sowie, wenn es nöthig erscheint, Sicherheitsmassregeln in Bezug auf die Person des Verbrechers anzuordnen, also namentlich auch ihn einzusperren oder allenfalls auch noch zu binden und zu knebeln. Die Sicherheit von Schiff, Ladung und Mannschaft muss bei diesem ganzen Verfahren des Kapitains der einzig leitende Gesichtspunkt sein. Siehe auch § 64.

Abschnitt V.

Von Lootsen und Passagieren.

§ 83. Von den Lootsen [1]).

Lootse, Pilot, Locmann [2]) ist derjenige Seemann, welcher ein Geschäft daraus macht, Schiffe durch gewisse Fahrwasser, namentlich durch das Küstenmeer, durch Flussmündungen, durch Kanäle, Meerengen, Rheden, Buchten, Baien, von

1. Siehe Jacobsen S. 170 ff., Pöhls S. 359 ff. Die meisten Autoren handeln die Lehre nicht im Zusammenhange ab; auch die Seerechte enthalten wenig Bestimmungen; die Hafen- und Lootsenordnungen der einzelnen Staaten und Plätze enthalten aber meist nur administrative und polizeiliche Anordnungen.
2. Im Deutschen unterscheiden wir schon dem Wortlaute der Sprache nach bestimmt zwischen Lootsen und Steuermann, indem man höchstens in poetischer Sprache statt beider Ausdrücke den Namen Pilot völlig gemeinsam gebraucht; Pilot heisst im Deutschen nur der eigentliche Lootse. Im Englischen, Französischen und Italienischen gibt es dagegen für die Bezeichnung des Lootsen wie des Steuermanns nur ein Wort: pilot, pilote, piloto und muss man sich demnach durch adjectivische Benennungen erst über den Unterschied vergewissern.

und aus dem inneren Hafen in die offene See hinein etc., sicher zu führen und namentlich auch in Fällen der Noth Schiffern beizustehen. Nicht selten unterscheidet man sie nach den Gewässern, in welchen sie vorzugsweise dienen; namentlich unterscheidet man, besonders an den Französischen Küsten [3]), drei Arten von Lootsen; 1) Küstenlootsen oder auch wohl Seelootsen (pilote côtier), 2) Revierlootse (lamaneur ou locman), welcher hauptsächlich das Schiff in den und aus dem Hafen geleitet. Diese beiden Klassen sind jetzt immer von einer öffentlichen Behörde, nach Ablegung eines Examens angestellte Seeleute und sind die eigentlichen Lootsen. 3) le pratique, das ist ein jeder Schiffer, dem ein Schiff zufällig begegnet und ihn als einen der Gewässer Kundigen zur Leitung des Schiffes bis zu einem gewissen Orte engagirt.

Die beamtlichen Lootsen sind gewissermassen militairisch organisirt: ein Lootsencommandeur steht an der Spitze; die Mannschaften zerfallen in Abtheilungen je unter einem Oberlootsen, die sich nach Stunden in die regelmässigen Arbeiten des Tages theilen, doch müssen, wenn es Noth thut, alle zugleich bereit sein. Ein Theil hat also stets die Wache, um nach Schiffen auszulugen und sofort dienstfertig zu sein; die anderen dienen als Reserve. Gewöhnlich werden sie bei strengen Strafen verpflichtet, auch bei gefährlicher See auf Befehl ihrer Officiere den nothleidenden Schiffen beizustehen und werden davon nur befreit, wenn in einer Berathung alle erklären, dass es unmöglich sei.

In der Regel wird man jetzt den Schiffer gegenüber den Rhedern unbedingt für verpflichtet halten müssen, in den Gewässern, wo einmal Lootsen angestellt sind, einen Lootsen anzunehmen. Viele Hafen- und Lootsenordnungen verpflichten aber den Schiffer zur Zahlung des Lootsengeldes auch dann, wenn der Schiffer keinen Lootsen nimmt.

Im Falle es übrigens dem Schiffer nicht möglich war, in fremden ihm unbekannten und notorisch gefährlichen Gewässern einen anderen als einen bloss praktischen, d. h. also nicht beamtlichen Lootsen zu erhalten, hat er, namentlich in eilenden

---

3. Dictionnaire du diplomate et du consul par Cussy (Leipzig 1846) sub v. pilote.

Fällen, wo er wegen Wind und Wetter nicht vor Anker gehen kann, um entweder ruhiges Wetter oder einen Beamtenlootsen abzuwarten, seiner Pflicht Genüge gethan, wenn er einen solchen nimmt; doch darf der Schiffer einem solchen gewiss nicht unbedingt die Leitung des Schiffes überlassen, da ja von Anfang an keine Garantie vorhanden ist, dass ein solcher Lootse seine Sache wirklich verstehe. — Uebrigens variiren die einzelnen Seerechte darüber, wann der Kapitain einen Lootsen nehmen müsse und wann nicht.

Wenn der Lootse an Bord gekommen ist, so ist der Schiffer verbunden, ihm die in Bezug auf die Fahrt des Schiffes wesentlichen Eigenschaften, das Tiefgehen seines Schiffes anzugeben; nach Schwedischem und Dänischem Rechte soll aber allemal der Lootse zuerst nach der Tiefe des Schiffes fragen. Nach manchen Seerechten müssen diese Angaben schriftlich gemacht werden und das scheint nach Umständen zweckmässig.

Der am Bord befindliche (amtliche) Lootse übernimmt das Commando des Schiffes in Bezug auf die Fahrt und müssen Schiffer und Schiffsvolk seinen Anordnungen Folge leisten. Doch wird man den Schiffer zur Beobachtung des ganzen Verfahrens des Lootsen für verpflichtet halten müssen, um den etwanigen Versehen des Lootsen vorbeugen zu können. Es ist auch nach einigen Gesetzen dem Kapitain nach Berufung des Schiffsrathes ausdrücklich gestattet und es versteht sich das wohl ausserdem von selbst, dass derselbe den unfähigen Lootsen sofort entsetzen könne [4]). Doch ist im Allgemeinen der Schiffer an die Anordnungen des Lootsen gebunden und haftet für dessen Versehen und Vergehen in der Regel nicht, indessen doch wohl, wenn er als tüchtiger Seemann und bei genauer Beobachtung des Lootsen ihnen nicht hätte vorbeugen können. Freilich die Gesetze sprechen ihn meist unbedingt von aller Verantwortlichkeit frei [5]).

---

4. So ist es nach Preuss. Rechte wenigstens auf dem Danziger Reviere, Pöhls 367. cf. Seerecht von Oléron Art. 23. Consulat cap. 247.

5. Nach dem Schwedischen Lootsenregl. von 1827 Art. 1. § 8. ist der Schiffer nur verantwortlich, wenn er die Aufmerksamkeit des Lootsen durch Gestatten von unnöthigen Gesprächen und Lärmen zer-

Der Lootse selbst ist wegen all seiner Versehen und Vergehen nicht bloss mit seinem gesammten Vermögen verantwortlich, sondern wird nach allen Seerechten auch mehr oder weniger peinlich bestraft. Er muss überall den grössten Fleiss anwenden und soll das Schiff nicht eher verlassen, bis er es an den bestimmten Ort in Sicherheit gebracht hat.

Der Lootse empfängt für seine Bemühungen das sog. Lootsgeld, welches meist durch die verschiedenen Hafen- u. Lootsenordnungen ein für allemal fest bestimmt ist oder von der Vereinbarung zwischen Schiffer und Lootsen abhängt oder erforderlichen Falls von Sachverständigen, besonders in Rücksicht auf die Umstände, auf die Grösse der Gefahr etc. abzuschätzen ist. Nicht selten wird der Lootse auch vom Schiffer beköstigt, doch hängt dies von der Usanz der Gegend, und falls die nichts sagt, von den Umständen, endlich von der Willkür des Schiffers ab. Auch ist nach Sommer- und Wintertagen das Lootsgeld oft verschieden.

Das gewöhnliche Lootsgeld wird jetzt regelmässig zur Havarie-Ordinäre gerechnet, fällt also dem Schiffe allein zur Last; dagegen das sog. extraordinäre Lootsgeld, d. h. dasjenige, was bei Gelegenheit der Havarie eines Schiffes oder sonst in Noth oder im Nothhafen gezahlt wurde, wird in Havarie-Grosse berechnet.

Nach Schwedischem, Dänischem, Hanseatischem Seerecht soll nur das mit einer Quittung belegte Lootsgeld gültig sein und der Rhederei berechnet werden dürfen: eine Bestimmung, die sehr unpraktisch ist. cf. Jacobsen, S. 172.

§ 84. Von den Passagieren [6]).

Die Passagiere oder Reisenden bilden einen ausserordentlichen Bestandtheil des Schiffspersonals. Sie sind nicht auf allen

---

streute oder denselben mit starken Getränken überhäufte oder ihn während des Segelns vom Verdeck abrief. Hier ist der Schiffer in culpa und versteht sich seine Verantwortlichkeit allemal von selbst.

6. Abbott II. 8. S. 188 ff. Pardessus l. c. n. 752. 755. Pöhls 367 ff. Jacobsen 174 ff. Die meisten Seerechte sind in dieser Materie sehr kärglich. Das Consolato del mare cap. 59, 74, 75, 114, 115,

Schiffen. Doch muss man den Kapitain wohl gegenüber den Rhedern zur Aufnahme von Passagieren für befugt halten, wenn es ihm nicht ausdrücklich verboten ist, und selbst im letzteren Falle, wo es die Noth oder Billigkeit nach den Umständen zu gebieten scheinen.

Englische und Französische Schiffer sind sogar durch die Gesetze verpflichtet, ihre in der Fremde befindlichen (seefahrenden und auch wohl anderweitigen) Landsleute zu Hause zurück zu nehmen [7], sowie überhaupt Passagiere zu transportiren, die ihnen von ihren Regierungen oder Consuln überwiesen werden [8]. Ferner soll der Schiffer nach den polizeilichen Vorschriften aller Länder keinen Passagier aufnehmen, der sich nicht gehörig durch Pässe etc. legitimiren kann, und gegenüber dem Rheder wird der Schiffer noch besondere Vorschrift anwenden müssen, dass die Qualität des Passagiers, sowie seines Gepäckes (Contrebande) das Schiff, namentlich in Kriegszeiten nicht in Verlegenheiten, Weitläufigkeiten und Kosten bringe oder gar zur Arretirung und Beschlagnahme führe, z. B. wenn in Kriegszeiten ein feindlicher Officier oder gar ein ganzer feindlicher Soldatentrupp auf dem Schiffe sich befinden würde.

Manche Schiffe sind hauptsächlich zur Frachterzielung durch Passagiertransport bestimmt, z. B. Paketboote und Auswandererschiffe, die gewöhnlich stehende und gedruckte Reglements über die Rechte und Pflichten der Passagiere entworfen haben, auf Grundlage deren dann das Rechtsverhältniss zu den Passagieren zunächst zu beurtheilen ist. Sonst entscheiden darüber die besonderen Passagecontracte, welche von den einzelnen Passagieren etwa abgeschlossen wurden und welche nach den Regeln des Miethcontractes zu beurtheilen sind.

Als Regel muss man es ansehen, dass der Passagier sich selbst beköstigen wolle, und darf der Kapitain nöthigenfalls sich darüber vergewissern, dass genügender Proviant mitgenommen

---

120 enthält aber schon mancherlei Bestimmungen und das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1742—1755 ist sehr umständlich, ebenso Holl. Handelsgesetzbuch Art. 521—533.

7. Jacobsen 175.

8. Franz. Verordnung vom 16. Juni 1802; 5. März 1803; Ordonnanz vom 9. Januar 1818.

sei, denn er hat dabei ein rechtliches Interesse, indem er nach allen Seerechten im Falle des Ausgehens der Lebensmittel den Passagieren von den Vorräthen des Schiffes gegen billige Entschädigung mitzutheilen hat. Jedenfalls muss aber der Schiffer, wenn gar nichts über die Beköstigung feststehen sollte, wenigstens gegen billige Taxe Kost verabreichen. Gewöhnlich enthält aber der Contract die bestimmte Angabe, ob mit oder ohne Beköstigung vermiethet sei und kann dies auch aus der Usanz des Ortes oder aus der Art des Schiffes oder aus der Höhe des Passagegeldes rechtlich vermuthet werden. Welche Art von Kost dem Passagier vom Schiffer gereicht werden müsse, ist zunächst wieder aus dem Contracte oder auch aus den Umständen etc. zu entnehmen. In der Regel wird jetzt aus dem Charakter des dem Reisenden auf dem Schiffe bestimmten Platzes die Kost zu vermuthen sein.

Der Reisende erhält nämlich einen bestimmten Platz auf dem Schiffe zum Schlafen sowie zur Niederlegung seines Gepäckes, endlich zu seinem Aufenthalte in Gesellschaft und beim Speisen. Darnach unterscheidet man regelmässig Passagiere der Cajüte und auf grösseren Schiffen auch wohl erster und zweiter Cajüte, sodann des Schiffsraumes. Darnach ist denn auch die etwanige Beköstigung verschieden, indem sie in der ersten Cajüte besser und in der Regel die des Kapitains ist u. s. w. Es kommt hier viel auf Sitte und Gebrauch an, doch wird man den Schiffer für verpflichtet halten, jedem Reisenden hinlängliche, gesunde und kräftige Kost zu geben.

Im Fall der Noth sind alle und namentlich die sich selbst beköstigenden Passagiere verpflichtet, von ihrem Vorrathe herzugeben, natürlich gegen (spätere oder sofortige) Bezahlung.

Der Reisende hat das Recht, seine Reiseeffecten mit an das Schiff zu bringen und hat meist eine bestimmte Anzahl von Pfunden frei. Das Uebrige muss als Ueberfracht nach einer Taxe oder nach Usanz und Billigkeit im Verhältniss zu den eigentlichen Frachtgütern bezahlt werden [9]. Für wirkliche

9. Nach dem Consulat ist der Schiffer zur unentgeltlichen Mitnahme des Reisegepäckes nur bei grösseren, nicht aber bei kleineren (wie nach Acre, Alexandrien, Spanien, also überhaupt im Mittelmeere) Reisen verpflichtet, doch überall, wenn der Reisende mehr als 10

Waaren, also für alle Sachen, die der Reisende als Gegenstand des Handels mitnimmt, ist derselbe immer Fracht zu zahlen schuldig.

Die Höhe und Zahlungsart, die etwanigen Terminzahlungen etc. des Passagiergeldes bestimmen sich nach dem Schiffsreglement, oder nach dem speziellen Contracte, oder nach Usanz und Billigkeit. Für die von Staatswegen mitzunehmenden Passagiere existiren auch wohl officielle, ein für allemal bestimmte Taxen über die zu gewährende Vergütigung, so in den oben in Note 8 genannten Französischen Gesetzen. Gewöhnlich wird ein Theil des Passagegeldes vorausbezahlt. Schon nach Römischem (L. 19 § 7 D. 19. 2), sowie nach Französischem Rechte ist für ein am Bord geborenes Kind kein Passagegeld zu bezahlen.

Nach Holländ. Rechte (Artikel 523) darf der Passagier, ohne Einwilligung des Schiffers sein aus dem geschlossenen Vertrage entstandenes Recht nicht an einen Dritten übertragen, und dieser Satz rechtfertigt sich gewiss nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, denn es handelt sich hier nicht bloss um eine Sachmiethe. Doch sind die Umstände billig zu berücksichtigen.

Der Reisende muss, sobald ihn der Kapitain dazu auffordert, am Bord erscheinen. Der Schiffer braucht nicht auf ihn zu warten mit seiner Abreise, wenn der Reisende den Termin versäumt und muss letzterer nach heutigem Rechte in diesem Falle in der Regel das volle Passagiergeld trotzdem zahlen, zum wenigsten aber büsst er das Daraufgegebene (Handgeld) immer ein[10]). Dagegen ist der Schiffer, welcher vor dem bestimmten Termine absegelt, nicht bloss zur Herausgabe des Empfangenen, sondern zu voller Entschädigung verpflichtet (Consulat l. c.). Es steht natürlich dem Reisenden stets frei, von der Reise abzustehen, doch muss er in der Regel sein Passagiergeld bezahlen. Das Holl. Recht Art. 324 bestimmt, dass wenn der Passagier vor dem Anfange der Reise gestorben, nur die Hälfte des Passage-

---

Ducaten Passagegeld bezahlt. Jetzt ist dies unpraktisch, doch wird es analog anzuwenden sein. Bei einer Lustfahrt wird verhältnissmässig nur wenig an Reiseeffecten mitgenommen werden dürfen, anders bei grösseren Reisen.

10. Das Consulat c. 114 spricht nur vom Verluste des Handgeldes, welches hier etwa als arrha poenitentialis erscheint. Dagegen siehe Holl. Recht Art. 522.

geldes zu zahlen sei; doch sei, wenn in dem Passagegelde die Kosten des Unterhaltes mitbegriffen, zuvörderst das reine Passagegeld zu ermitteln. Wird die Reise durch Schuld des Schiffers oder Rheders aufgeschoben oder nicht beendigt oder verlängert, so sind die Passagiere gewiss zu entschädigen oder haben im Fall der Abkürzung wenigstens nur pro rata zu zahlen.

Der Zufall trifft, mag die Reise aufgeschoben. aufgehoben oder unterbrochen werden, Passagiere und Schiffer gemeinsam. Der Kapitain wird überall zu keiner Entschädigung verpflichtet sein, resp. das blosse Draufgegebene nicht zurückzugeben haben und doch so viel vom Passagegelde verlangen können, als nach dem Masse des zurückgelegten Weges verdient war und was die genossene Kost beträgt [11]. War bereits das ganze Passagiergeld bezahlt, so scheint eine verhältnissmässige Restitution gefordert

---

11. Holl. Recht Art. 525. Wenn entweder vor Abgang des Schiffes oder während der Reise durch unwiderstehliche Gewalt oder durch eine von dem Schiffer oder der Rhederei unabhängige Ursache die Reise des Schiffes gebrochen oder eingestellt wird, so sind die Passagiere und der Schiffer, ohne einige Vergütung, von einander entbunden.

Bei Einstellung einer angefangenen Reise sind die Passagiere zur Bezahlung des Passagegeldes, nach Massgabe der zurückgelegten Reise, gehalten.

Art. 526. Wenn in dem in Artikel 478 erwähnten Falle (nämlich während der Reise) der Passagier die Verzimmerung abwarten will, ist er zu keiner Erhöhung des Passagiergeldes gehalten; aber er ist verpflichtet, inzwischen für seinen eigenen Unterhalt zu sorgen oder sich desshalb mit dem Schiffer zu verstehen.

Art. 527. In dem Falle, wo der Vertrag entweder vor dem Anfang der Reise oder im Laufe derselben gebrochen wird, ist der Schiffer zur Forderung von Zahlung oder Rückzahlung berechtigt für dasjenige, was er den Passagieren bereits gereicht oder ihnen vorgeschossen hatte. Soweit das Holländ. Recht.

Beim Aufschieben der Reise ist im Allgemeinen zu unterscheiden, ob nach dem Contract die pünktliche Abreise als wesentlich anzusehen und wenn dies nicht der Fall, so kann billiger Weise mit Recht verlangt werden, dass der Reisende, wenn er wegen des Aufschubs zurücktritt, wenigstens die Hälfte des Passagegeldes bezahle.

werden zu können [12]). Auch wird man bei einer durch Zufall auf längere Zeit unterbrochenen Reise den Passagier nur zur verhältnissmässigen Zahlung des Passagegeldes verpflichtet halten dürfen, wenn er die Verzögerung nicht abwarten, sondern sogleich mit einer anderen Gelegenheit weiter reisen will [13]).

Bei Auswandererschiffen (nach Amerika, Australien etc.) die also aus der Personenbeförderung ein eigenthümliches, besonderes Gewerbe machen, pflegt in die Miethcontracte mit den Passagieren die ausdrückliche Verpflichtung des Rheders gegenwärtig aufgenommen zu werden, dass er für das Passagegeld auf jeden Fall und namentlich im Falle eines Schiffbruchs unter sofortiger Miethung eines anderen Schiffes und unter Pflicht zur Beköstigung der Passagiere auch auf dem Lande während des Aufenthaltes, die Passagiere an den Bestimmungshafen bringen müsse.

Zu dieser für die meist armen Auswanderer so günstigen Bestimmung hat wohl fürs Erste nur die Concurrenz der verschiedenen Gesellschaften zur Schiffsbeförderung von Auswanderern, also die Speculation, der Neid und der Eigennutz der Rheder Veranlassung gegeben. Sie ist aber so sehr aus der Natur dieser Verhältnisse genommen und ist eine so billige

---

12. Das Preuss. Recht § 1759 verpflichtet den Reisenden, der wegen Krankheit oder anderer Ursachen die Reise nicht fortsetzen will, nur dann zur Zahlung der vollen bedungenen Fracht, wenn den Reisenden „auch nur das geringste Verschulden zur Last fällt."

13. In England wird das einmal vorausbezahlte Passagiergeld, wenn die bereits angefangene Reise durch Verlust des Schiffes zur See unmöglich wird, nicht wieder restituirt, dagegen braucht es der Reisende auch in solchem Falle nicht zu zahlen, wenn er es erst am Bestimmungsorte der Reise erlegen sollte. cf. Abbott l. c. 191. Indessen ist hier im letzteren Falle doch das Passagegeld pro rata itineris peracti zu entrichten. Abbott, 192. Mulloy v. Backer. Im Verhältniss zur Länge der Reise unbedeutend erscheinende Verzögerungen des Anfanges der Reise (z. B. in einem bestimmten Falle ein Aufschub vom 10. bis zum 21. Octbr. bei einer Reise nach Ostindien) berechtigt den Reisenden nicht zur Aufhebung des Contracts und er muss das ganze (oder halbe?) Passagegeld zahlen. Abbott, 192.

Rücksicht für die armen Auswanderer, dass überall Staatsgesetze hier unbedingt eine Verpflichtung der Rhederei festsetzen sollten.

In Hamburg bestimmt die revidirte Verordnung wegen Verschiffung von Auswanderern v. 1850, dass die Rheder oder überhaupt Unternehmer des directen Transports von Auswanderern nach anderen Welttheilen verpflichtet sind, „beim Abgange des Schiffes „eine Versicherung (nämlich über eine Summe, „die dem Passa„giergeld sämmtlicher Passagiere und noch 50pCt. dieses Be„trages darüber, gleichkommt") zu schliessen, durch welche der „Versicherer sich verbindlich macht, die Kosten zu ersetzen, „welche aufzuwenden sind, um im Schadensfalle die Passagiere „sowohl während einer etwaigen Reparatur zu beköstigen und „zu behausen, als auch um, falls das Schiff seine Reise nicht „fortsetzen könnte, die Beförderung der Passagiere (durch ein „anderes Schiff) an den Bestimmungsort zu beschaffen."

Also existirt keine directe Verpflichtung der Rheder zur Weiterbeförderung; ferner bezieht sich die Verordnung nur auf Schiffe mit mehr als 25 Zwischendecks-Passagieren und werden obige Bestimmungen in der Praxis überhaupt nur auf Zwischendeckspassagiere bezogen. Endlich soll die Verordnung für die nach einem Hafen der Vereinigten Staaten von Nordamerika gehenden Schiffe nicht gelten, sondern sollen die dortigen ziemlich strengen Gesetze angewandt werden.

Die Passagiere sind verpflichtet, den Befehlen des Kapitains Folge zu leisten, insoweit solche die Erhaltung der guten Ordnung am Bord, namentlich die Sicherheit des Schiffspersonals, des Schiffes und der Ladung bezwecken, und können sie ihrerseits vom Kapitain eine anständige Behandlung fordern. Zwangsmittel der Zucht, wie gegen das Schiffsvolk, darf der Kapitain gegen keinen Passagier anwenden, doch steht ihm, wenn es die Sicherheit des Schiffes und des Personals zu erfordern scheint, Arretirung des Verbrechers zu, den er dann, sobald es angeht, der Obrigkeit ausantworten soll[14]). In dringenden Fällen müssen

14. Das Preuss. Recht § 1764 ist erstlich hiermit einverstanden und bestimmt sodann § 1765 ausdrücklich, dass, wenn während der Reise entdeckt wird, dass ein Reisender vor der Einschiffung sich eines wirklichen Hochverrathes oder Aufruhres schuldig gemacht, er zu verhaften und an die nächste Preuss. Behörde auszuliefern sei.

die Reisenden zur Rettung des Schiffes nach ihren Kräften hülfreiche Hand leisten. (Preuss. Recht 1763.) [15]) Siehe § 144.

Der Reisende darf sich ohne Einwilligung des Schiffers nicht vom Bord entfernen; es braucht der Schiffer widrigenfalls nicht auf ihn zu warten, und muss doch das volle Passagiergeld gezahlt werden.

Der Kapitain ist nicht verbunden, auf Verlangen oder im Interesse, und das Preuss. Recht sagt ausdrücklich: auch nicht im Falle der Krankheit eines Passagiers, in anderen Häfen als in denjenigen anzuhalten, wohin er 1) seiner Instruction gemäss [16]) oder 2) durch höhere Gewalt genöthigt, segeln muss; und ist die Expedition der Art, dass er einige Plätze angehen (Escaten machen) muss, so kann sich der Passagier nicht unter dem Vorgeben widersetzen, dass dadurch die Ankunft im Bestimmungsorte verzögert werde.

Den mit einer ansteckenden Krankheit behafteten oder befallenen Passagier hat der Kapitain ein Recht wie eine Pflicht, am nächsten bewohnten Orte, wo ihm Hülfe geleistet werden kann [17]), auszusetzen. (Pardessus, n. 754.)

Wegen der Geburts- und Sterbefälle der Passagiere gilt dasselbe wie bei denen des Schiffsvolks. Siehe oben § 67.

Der Passagier wird in Betreff seiner Güter und Reiseeffecten als Ablader angesehen, und haftet ihm der Schiffer für allen daran im Schiffe vorgekommenen Schaden, soweit er nicht durch Zufall herbeigeführt war, den der Schiffer nicht durch ordnungsmässiges Benehmen abwenden konnte. So streng ist wenigstens das Römische Recht, das den Schiffer demnach auch wegen aller Beschädigungen des Schiffsvolks, sowie auch durch die anderen Passagiere und selbst im Falle, dass dem Schiffer die Sachen nicht zur Aufbewahrung übergeben waren, verpflichtet [18]).

---

15. In England können sie für solche Arbeiten Bezahlung verlangen. Abbott, 189. Siehe § 144.

16. Doch wenn auf eine directe Reise der Passagiercontract abgeschlossen war, so ist trotz der anderslautenden Instruction eine Entschädigung dem Passagier zuzusprechen; im Falle der höheren Gewalt ist das natürlich nicht zulässig.

17. Das Preuss. Recht l. c. § 1758 sagt bloss: an dem nächsten bewohnten Orte.

18. L. 1. § ult.; L. 3. § 1; L. 7. D. nautae caup. (4, 9).

Die neueren Seerechte sind milder und scheint dies zu billigen. Wenn nämlich nach Holländischem (Art. 532), sowie nach Preuss. Rechte (§ 1760. 61) die Effecten von dem Reisenden dem Kapitain nicht zur Aufbewahrung übergeben und nach jetzigem Franz. Rechte (Pardessus, n. 755), wenn selbige dem Kapitain nicht declarirt waren, so soll der Schiffer nur für den Schaden haften, der durch ihn oder seiner Leute Schuld zugefügt war [19]).

Der Schiffer hat wegen seiner Forderung für Passagegeld oder für Unterhaltungskosten das Recht, die am Bord des Schiffes befindlichen Güter des Passagiers zurückzuhalten; desgleichen hat er ein Vorzugsrecht zur Befriedigung aus selbigen [20]).

Die Rechtsverhältnisse der Auswandererschiffe, worunter man namentlich solche Schiffe versteht, die besonders durch regelmässigen Transport von Europäischen Auswanderern (nach Amerika etc.) Fracht zu verdienen suchen, haben zwar an sich nichts Irreguläres; doch finden bei diesem Gewerbe, welches nicht selten von schlechten Subjecten getrieben wird, notorisch viele Betrügereien und Scheusslichkeiten aller Art statt, so dass hier eine strenge polizeiliche Einwirkung und Controle, sowie Festsetzung harter crimineller Strafen für solche Verbrecher von Staatswegen Noth thut [21]).

---

19. Pöhls l. c. 371 hält in Bezug auf das gemeine Deutsche oder auch auf das Europäische Seerecht die strenge Ansicht des Römischen Rechts fest. Jacobsen 179 scheint das Preuss. Recht zu billigen. Cleirac in seinem Commentar zu den rôles d'Oléron (ad Art. 8. Note 24. pag. 44) sagt in Bezug auf die beim Seewurf geopferten Sachen der Reisenden, dass, im Fall dass die Sachen dem Kapitain nicht declarirt wären, nur die leeren Koffer zu berechnen seien; Emerigon (l. c. I. 646) lässt den Passagier zum Eide um einen unverdächtigen Werth seiner Güter zu erhärten. cf. Jacobsen S. 180.

20. So bestimmt ausdrücklich das Holl. Recht Art. 533. Ebenso nach Englischem Rechte, doch hier mit Recht nicht an den Kleidern auf dem Leibe des Passagiers, clothes which he is wearing, when about to leave the vessel. Abbott S. 194.

21. In England ist man ganz besonders in dieser Beziehung schon seit längerer Zeit thätig gewesen. Schon Statut 43. Georg III. c. 56, sowie 53. Georg III. 36 und 56 Georg III. c. 83 (wegen Reisen nach Labrador); 56. Georg III. c. 114 (nach den V. St. v. Nordamerika); 57. Georg 3. c. 10 (nach den Engl. Colonien in Nordamerika), doch wurden alle diese Statute durch Stat. 4. Georg IV.

Ob der Schiffer das Passagegeld dem Rheder ausantworten oder für sich behalten dürfe, ist nach den Bestimmungen des Contractes und nach der Usanz zu beurtheilen. Bei Kauffahrteischiffen, welche hauptsächlich nur Erwerb durch Güterfracht suchen, und nur ausnahmsweise Passagiere mitnehmen, ist es trotzdem dem Kapitain in der Regel als gestattet anzusehen, Passagiere mitzunehmen; doch geschieht dies füglich nur für Rechnung der Rhederei, namentlich ist das zu präsumiren, wenn die Rhederei den Proviant für die Mannschaft in Natura liefert, und der Schiffer dafür Rechnung schuldig ist, statt dem Schiffer, wie dies auch vorkommt, eine bestimmte Summe (für die ganze Reise oder für die Woche oder den Monat) zur Beköstigung der Mannschaft zu zahlen, denn dann wird ja der Passagier, welcher sich nicht selbst beköstigt, von dem Eigenthum des Rheders ernährt. Doch geht die Präsumtion auch weiter, denn der Passa-

---

c. 84. for regulating the carriage of passengers from the United Kingdom to foreign parts aufgehoben, und dieses wieder durch 6. Georg IV. c. 116. for regulating vessels carrying passengers to foreign parts. Insbesondere für Reisen nach Amerika wurde dann erlassen Stat. 9. Georg IV. c. 21, die aber aufgehoben und durch eine ganz allgemeine, jetzt noch praktische Acte ersetzt wurde: 5 und 6 Will. IV. c. 55. for regulating the carriage of passengers from the United Kingdom; sie ist bei Abbott l. c. im Appendix abgedruckt. Sie bestimmt hauptsächlich die Zahl der Passagiere auf jedem Schiffe (3 auf je 5 Tonnen) mit Einschluss des Schiffsvolkes; sie bestimmt ferner die Grösse und Güte des Proviants und Wasservorraths nach der Länge der Reisen; sie nimmt dabei an, dass eine Reise nach Nordamerika 10, nach Südamerika, Afrika, dem Atlant. Ocean 12, nach dem Kap der guten Hoffnung 15, nach St. Mauritius 18, eine andere Reise 24 Wochen dauere; sie bestimmt, dass, wenn ein Schiff nicht am Tage des im Voraus bestimmten Termines abgeht, obwohl der Reisende bereit war, jeder Reisende täglich einen Schilling Entschädigung erhalte, bis das Schiff absegle; auch setzt sie gegen Uebertreter all dieser Bestimmungen Strafen fest. — Uebrigens 1 und 2 Vict. c. 113. sec. 26 wiederholt diese Bestimmung in Bezug auf Reisen von einem Hafen des Königreichs zu dem anderen und 4. Georg 4. c. 88. regulirt die Ueberfahrten nach Irland.

Ganz vortrefflich ist auch die Hamburgische: Revidirte Verordnung in Betreff der Verschiffung der über Hamburg direct nach anderen Welttheilen Auswandernden vom 3. Juni 1850.

gier hat ja einen Platz auf dem Schiffe des Rheders gemiethet und das Schiff kann und soll überhaupt nur im Interesse der Rhederei, nicht des Kapitains vermiethet werden. Sollte aber der Kapitain, um Passagiere zu placiren, seine Cajüte einräumen und so ein Opfer seines eigenen Wohnungsrechtes darbringen, so ist eine Art von Aftermiethe vorhanden und wenn man hier auch, nach den besonderen Bestimmungen des Contractes zwischen Schiffer und Rheder oder aus anderen Gründen, namentlich weil etwa der Reisende von der Schiffskost der Rhederei unterhalten wird, den Schiffer zum Erwerbe des ganzen Passagegeldes nicht berechtigt halten mag, so steht dem Kapitain doch unbedingt ein Recht auf Entschädigung zu dafür, dass er seine Cajüte hergab [22]).

---

22. In England scheint bei Kauffahrteischiffen das Passagegeld in der Regel dem Kapitain zu gehören (Abbott 192, 193. Liordet v. Brodie, 3. Campl. 253), und geht das Recht auch auf den nächst Commandirenden (Steuermann) über, wenn der Kapitain unterwegs stirbt, indem auch er nun neue Passagiere für seine Rechnung engagiren darf, doch mit der Verpflichtung, das Passagegeld für früher engagirte an die Repräsentanten des Kapitains auszuliefern und letztere zu entschädigen, wenn er für die von ihm selbst erst engagirten Passagiere von des Kapitains Vorräthen Verwendungen gemacht hat. — Doch werden jedenfalls auch in England die Rheder, wenn der Proviant ihr Eigenthum ist oder auf ihre Rechnung geht, eine Entschädigung erhalten müssen, falls die Passagiere von solchem Proviante unterhalten werden.

Abschnitt VI.

Von der Befrachtung der Schiffe.

Literatur: Edward Lawes: practical treatise on charterparties of affreightment, bills of lading and stoppage in transitu (London 1813). — Pothier, traité des contracts de louage maritime (Paris und Orleans 1774), auch englisch von Evans (London 1806). — Boulay-Paty, l. c. II. 263 sq. Abbott, l. c. Part IV. S. 210 ff. Pardessus, l. c. n. 704 ff. Pöhls, Abschn. VI. S. 393 ff. Jacobsen, l. c. Abschn. III. S. 227 sq. Kent, commentaries tom. III. Part V. lect. 47. S. 201—230.

Alle neueren Seerechte enthalten besondere, umfangreiche Abschnitte über diese Lehre.

Kapitel I.

Form und Wesen des Frachtcontractes.

§ 85. Einleitung[1]).

Die Rhederei sucht ordentlicher Weise durch die Benutzung und Anwendung des Schiffes Gewinn[2]) zu ziehen, indem sie

---

1. Vergl. Pöhls S. 393 ff. und Abbott IV. cap. I. init. S. 210.
2. Ein Schiffseigner kann möglicher Weise sein Schiff auch bloss zu seinem puren Vergnügen, zu seinen und seiner Freunde unentgeltlichen Lustfahrten haben; aber dieser Fall ist ohne juridisches Interesse.

dasselbe als Transportmittel zur Beförderung von Personen und Gütern, zu Seeunternehmungen wie Fischfang, Kaperei etc. und in ähnlicher Weise ansieht und verwendet.

I. Wenn nun der Eigenrheder mit seinen eigenen Gütern das Schiff befrachtet, oder zu anderweitigen Unternehmungen auf seine Rechnung ausgehen lässt, so entstehen überhaupt keine neuen Rechtsverhältnisse in Bezug auf das Schiff und dessen Reise unmittelbar durch den Gütertransport.

II. Ferner wenn ein Mitrheder, gleichviel ob er dirigirender Rheder oder nicht ist, das Schiff ausschliesslich für sich benutzt, so kann an sich das Societätsverhältniss unter den Mitrhedern dadurch nicht verändert oder gar aufgehoben werden. Vielmehr sind die Mitrheder nach wie vor verpflichtet, müssen (auch der ausschliessliche Benutzer) ihre Beiträge liefern und theilen Gewinn und Verlust pro rata unter sich. Der Gewinn beschränkt sich allerdings auf das, was der besagte Mitrheder an Fracht für die ausschliessliche Benutzung des Schiffes zahlt, wogegen dieser den mit der Frachtfahrt des Schiffes erzielten eigentlichen Handelsgewinn für sich allein behält. Der besagte Mitrheder ist aber nicht mehr bloss Socius, sondern erscheint gegenüber der Rhederei auch als dritte Person, wie jeder andere Fremde, welcher das ganze Schiff von der Rhederei gemiethet hat, und hat dieselben Rechte und Pflichten gegenüber der Rhederei wie dieser.

III. Benutzt ein Mitrheder oder dirigirender Rheder, zum Besten der gesammten Rhederei das Schiff, so ist die Sache einfach; der Mitrheder, resp. Director handelt als Factor der Gesellschaft mit dessen Rechten und Pflichten. Der Gewinn aus dem ganzen Geschäfte ist Gewinn der gesammten Rhederei. Ist der Director nicht zugleich Mitrheder, so hat er natürlich keinen eigentlichen Antheil am Gewinne, sondern muss sich mit seinem Salair begnügen, das aber nicht selten auch in Procentantheilen am Gewinne bestehen wird.

IV. Wenn dagegen von der Rhederei ihr Schiff an fremde Dritte vermiethet wird, so treten eigenthümliche Rechtsverhältnisse ein. Doch gibt es auch hier wieder verschiedene Fälle.

V. Ein Schiff kann nämlich an Dritte zu dem Zwecke vermiethet werden, dass es im Winter, wo es still liegen muss, als Packraum benutzt werde. Hier ist eine ganz gewöhnliche locatio

rerum vorhanden und das Schiff hört eigentlich in Bezug auf dieses Verhältniss auf, Schiff zu sein, sondern ist ein Lagerhaus.

VI. Oder es kann auch ein nicht ausgerüstetes Schiff so an einen Dritten vermiethet werden, dass der Befrachter es erst mit dem nöthigen Zubehöre zu versehen und auch dessen Equipage zu bilden hat. Ein solcher Befrachter hat im Allgemeinen wohl die Rechte des Rheders gegenüber den dritten Contrahenten, aber auch alle dessen Pflichten, nur dass er persönlich mit seinem Vermögen haftet und da er ja das Schiff nicht als Eigenthümer hat, einzig so haften kann, und dass man zugleich auch den Rheder selbst für verbindlich halten muss in allen Fällen, wo das Schiff als solches wegen des Frachtcontractes und wegen der damit in Beziehung stehenden Verhältnisse und Ereignisse (z. B. bei der Bodmerei und Havarie) regulärer Weise haften muss; und ich glaube sogar, dass hier die Regel ist, primär haftet der Rheder, so weit das Schiff verhaftet ist, und dieser kann sich erst an den Miether halten, es sei denn, dass eine culpa oder ein dolus des Miethers vorliege.

VII. Oder so, dass es der Kapitain von der Rhederei für eine bestimmte Summe miethet, um für eigene Rechnung zu fahren. Hier entstehen eigenthümliche Verhältnisse; wenigstens ist die Frage wichtig, in wie weit durch den Schiffer in einem solchen Falle die Rhederei noch verhaftet sei; es ist davon bereits § 60 gesprochen. Wichtig ist der Fall, wo der Schiffer, der das ganze Schiff für sich gemiethet hat, dasselbe wieder für Rechnung Dritter verfrachtet. Da der Schiffer trotz jener neuen eigenthümlichen Beziehung zur Rhederei nichtsdestoweniger Schiffer bleibt und da das Schiff und die Ladung in juridischer Wechselbeziehung zu einander stehen, so sind auch in diesem letzteren Fall die Rheder mit ihrem Schiffe verhaftet; siehe gleichfalls § 60.

VIII. Eine nicht seltene Bestimmung eines Schiffes ist die Vermiethung zu einer besonderen Unternehmung, namentlich zum Fischfang, als Wallfisch-, Robben-, Herings-, Kabliaufang. Es wird hier eine bestimmte Summe für die ganze Unternehmung, Hin- und Rückreise, gezahlt, die auch in Antheilen am Gewinn bestehen kann. Dass dabei das Schiff auch als Transportmittel für Güter, nämlich die Fische auf der Rückreise

dient, ist nichts Wesentliches. Es ist hier eine ganz einfache locatio rerum vorhanden und ist der Miether des Schiffes wie jeder andere Miether verpflichtet.

IX. Dasselbe gilt, wenn das Schiff namentlich in Kriegszeiten als sog. Transportschiff, namentlich zur Beförderung von Truppen, Gefangenen, Munition, Lebensmitteln, Militaireffecten aller Art benutzt wird.

X. Insbesondere ist hier die Vermiethung zu der eigenthümlichen kriegerischen Seeunternehmung hervorzuheben, welche man Kaperei zu nennen pflegt. Davon wird im letzten Abschnitt gesprochen werden, indem hierüber ganz eigenthümliche Grundsätze gelten.

XI. Sodann werden Schiffe häufig zur Beförderung von Passagieren vermiethet und zwar führen Auswandererschiffe, sowie Paketschiffe fast nur Passagiere, indem mit diesen Schiffen in der Regel keine (wenigstens grösseren und schwereren) Güter, sondern besonders nur noch Briefe befördert zu werden pflegen. Es tritt hier nicht bloss eine Vermiethung (locatio rerum et operarum) ein, sondern es sind hier zugleich, wenigstens in Bezug auf die Reiseeffecten und anderen Güter der Passagiere die Grundsätze des receptum zur Anwendung zu bringen, obgleich man sich hüten muss, die enorm strengen Satzungen des Römischen Rechts in dieser Beziehung für das gemeine Europ. Seerecht zu halten. Siehe § 84 S. 235. 36, wo die Lehre von den Passagieren bereits erörtert ist.

XII. Zuletzt ist hier die Vermiethung des Schiffes zum Transport von Gütern, zur eigentlichen Frachtfahrt hervorzuheben, indem hierüber sich ein System von eigenthümlichen Rechtsgrundsätzen entwickelt hat. Es wird diese Vermiethung zur Frachtfahrt als die regelmässige Anwendung von Kauffahrtei- oder Handelsschiffen zu betrachten sein, denn gerade sie entspricht den eigentlichen Bedürfnissen des Seehandels, dem Austausch der Waaren der verschiedenen Länder unter einander, am meisten. Desswegen machen sich denn auch hier die besonderen Verhältnisse und Regeln des Handelsverkehrs in Bezug auf die Vermiethung des Schiffes vorzugsweise geltend und erzeugen eigenthümliche Rechtsverhältnisse und Rechtsgrundsätze.

Es soll nun in diesem Abschnitt VI. von den in Bezug auf die Frachtfahrt geltenden Satzungen des Europäischen Seerechts

gehandelt und namentlich die Lehre vom Frachtcontract erörtert werden.

Zur leichteren Uebersicht wollen wir aber die hier einschlagenden Materien in drei Hauptabtheilungen auseinanderhalten.

Zuerst soll in dem laufenden Kap. I. von der Form und dem Wesen des Frachtcontractes gesprochen werden.

Kap. II. wird die rechtlichen Wirkungen des Frachtcontracts, namentlich die Rechte und Pflichten der gegenseitigen Contrahenten zu seinem Gegenstande haben.

Kap. III. endlich wird die Lehre von der Aufhebung des Frachtcontracts und von der Frachtzahlung umfassen.

§ 86. Von der Befrachtung überhaupt [3]).

I. Das Wesen des Befrachtungsverhältnisses besteht darin, dass der eine Theil (der Rheder oder sein Bevollmächtigter) das Schiff zur Fahrt hergibt, um für den anderen bewegliche Sachen (Waaren oder andere Güter) von einem Orte zum anderen zu schaffen, und dass der letztere dafür eine Bezahlung leistet. Der erstere heisst Verfrachter (fréteur) und ist der Vermiether des Schiffes, der andere heisst Befrachter (oder Ablader affréteur) und ist der Miether des (ganzen oder eines Theils des) Schiffes; der Preis der Vermiethung, die merces wird Fracht (oder Frachtlohn, fret, nolis) genannt. Das ganze Verhältniss heisst Befrachtung (affrétement, nolissement) [4]).

II. Jeder kann Verfrachter sein, der ein Rheder oder Mitrheder sein kann und dazu ist in der Regel nicht nöthig, Kaufmann zu sein (siehe § 49); nur darf ihm überhaupt nicht die Disposition über sein Schiff oder resp. seine Schiffspart aus einem allgemeinen oder speziellen Grunde entzogen sein. Allenfalls wird man den Schiffsmaklern das Recht absprechen können, doch wird dies von Usanz des Ortes abhängen und namentlich

---

3. Vergl. Pöhls S. 397 ff.

4. Im Süden Frankreichs in den Häfen des Mittelmeers ist der Ausdruck nolis und nolissement, im Norden, also in den Häfen des Oceans, wie die Franzosen sagen, fret und affrétement gebräuchlich. Bravard-Veyrières manuel de droit com. S. 363.

von der Vorfrage, ob ein Schiffsmakler Rheder oder Mitrheder sein dürfe, was im Allgemeinen wohl nicht zu verneinen ist. Selbst wenn einem Rheder und Mitrheder das Recht des Handels ausdrücklich abgesprochen ist, kann man desshalb den einen so wenig als den anderen wohl noch nicht für unfähig halten, als Verfrachter aufzutreten, denn es liegt darin für ihn ja nur eine Benutzung seines Vermögens, die er so lange üben darf, als ihm nicht das Recht, Herr von Schiffen und Schiffsparten zu sein, entzogen worden ist. Das Verbot des Handels erstreckt sich aber an sich nicht so weit. — Durch Vereinbarung mit dem Rheder kann aber auch jeder Dritte berechtigt werden, das ganze Schiff oder doch eine gewisse Schiffspart zu vermiethen.

III. Befrachter darf ohne Ausnahme jeder, auch in der beschränktesten Weise Dispositionsfähige sein; doch wird man diejenigen, denen das Recht, Handel zu treiben, abgesprochen ist, wenigstens für nicht befugt halten, aus der Befrachtung ein Handelsgeschäft zu machen.

IV. Nach § 52 muss man im Allgemeinen den dirigirenden Rheder für befugt halten, das Schiff zu verfrachten und jede von ihm abgeschlossene Verfrachtung gegenüber dem dritten Contrahenten, eben wegen des präsumtiven Mandates des Directors, für rechtsgültig erklären, insofern der Dritte nicht wusste, dass dem Director das Recht der Verfrachtung nicht zustand. Wenn aber aus den Umständen, namentlich aus der Gefährlichkeit der einzuladenden Güter (Zoll- oder Kriegscontreband etc.) für das Schiff sich ergibt, dass das präsumtive Mandat des Directors nicht so weit gehen könne [5]) und dass er dazu einer besonderen Vollmacht von Seiten der Rhederei aller Wahrscheinlichkeit nach bedürfe, so kann die Rhederei das Geschäft aufheben. Natürlich ist der Director in allen Fällen, wo er sein Mandat überschritten, der Rhederei verantwortlich.

V. Ganz dasselbe gilt von dem Schiffer und seinem präsumtiven Mandate zur Verfrachtung des Schiffes mit denselben Beschränkungen in den bezeichneten ungewöhnlichen Fällen in Betreff der Gültigkeit der Verfrachtung gegenüber dem dritten Contrahenten. Doch kommt hier noch ausserdem hinzu, dass nach Europ. Seerecht der Schiffer zur Verfrachtung des

---

5. Das Ungewöhnliche ist niemals zu vermuthen.

Schiffes am Wohnorte der Rheder (oder deren Correspondenten) oder deutlicher, wo die Rheder (oder deren Correspondenten)[6]) anwesend sind (§ 60–62), in der Regel nicht befugt ist. Wusste daher der dritte Contrahent (Befrachter) von dieser Anwesenheit, so braucht von den Rhedern der mit dem Schiffer geschlossene Frachtcontract nicht gehalten zu werden[7]). War aber einmal von der Rhederei die Reise zur Frachtfahrt auf Stückgüter bestimmt, so kann der Kapitain, auch ohne besonderen Auftrag, die Bestellungen der einzelnen Ablader über ihre Stückgüter annehmen und darüber endgültig abschliessen. War aber der Frachtcontract anderer Art, also in den Fällen der Certepartie, überhaupt rechtsgültig abgeschlossen, so ist es nicht bloss ein Recht, sondern vor allem eine amtliche Verpflichtung des Schiffers, die Güter nun in das Schiff aufzunehmen.

VI. Nach dem präsumtiven Mandate des Directors kann derselbe an sich nicht als befugt angesehen werden, das Schiff für seine eigene Rechnung zu befrachten, denn er soll ja im Interesse der Gesammtrhederei überall auftreten und handeln. Hat er dagegen ein besonderes Mandat dazu erhalten oder ist es ihm nicht möglich, einen dritten Befrachter unter besseren Bedingungen zu erlangen und darf er im letzteren Falle nach den Umständen präsumiren, dass auch die Rhederei in ihrer Gesammtheit eine Verfrachtung auf ihre eigene Rechnung nicht unternommen haben würde, sowie in allen eilenden Fällen, wo er mit der Rhederei nicht Rücksprache nehmen konnte, wozu er hier, wo er ein über seine Vollmacht hinaus gehendes Geschäft unternehmen will, in der Regel für verpflichtet erachtet werden muss, — ist er zur eigenen Befrachtung für befugt zu halten, ja er wird als ein tüchtiger Factor dazu im wohlverstandenen Interesse der Rhederei handeln, wenn man ihn auch niemals zur eigenen Befrachtung wird für verpflichtet halten dürfen.

Billiger Weise wird der Director, wenn er zur Befrachtung auf eigene Rechnung beauftragt oder nach den Umständen für rechtlich befugt zu halten war, nur die laufende oder Durch-

---

6. Pardessus n. 705. Code de com. fr. Art. 232.

7. Es gilt auch hier die alte Regel: error et ignorantia facti non nocet, indessen wie immer so auch hier mit ihren Ausnahmen.

schnittsfracht an die Rhederei zu zahlen haben und ist dieselbe nöthigenfalls durch Sachverständige zu ermitteln. War aber der Director nicht zur Eigenbefrachtung für befugt zu halten, also z. B. nahm er wo es anging, mit seinen Rhedern keine Rücksprache, so ist er immer in culpa und muss demnach jedenfalls die höchste Fracht zahlen, die in damaliger Zeit und an dem bestimmten Orte für diese Art von Gütern für diese Reise nach dem Urtheile von Sachverständigen zu machen war [8]).

VII. Der Frachtcontract ist zwar wesentlich Miethcontract, indessen finden nach allen Seerechten auch die Grundsätze des receptum eine gewisse Anwendung und wird dadurch der Frachtcontract zu einem ganz eigenthümlichen modernen Institute erhoben, welches, wenn man will, gemischter Natur ist oder vielmehr ein neues, auf Grundlage jener (nicht bloss Römischen) Rechtsinstitute sich auferbauendes Rechtsverhältniss ist [9]).

VIII. Wer ein Schiff theilweis oder ganz gemiethet hat, der darf es in der Regel wiederum an einen Anderen vermiethen. Es folgt dies bereits analogisch aus der Natur der Aftermiethe und ist in den neueren Seerechten ausdrücklich gestattet,

---

8. Richtig bemerkt Pöhls S. 399, dass hier der dirigirende Rheder nicht als Socius, also auch nicht milder behandelt werden könne, weil er ja eben nicht mehr als socius handelte. Auch ist das zu generalisiren, denn der Director kann ja auch ein Fremder sein und handelt überhaupt jeder Director nicht als socius, sondern als Factor und haftet desshalb wegen seiner culpa um so strenger.

9. Heise und Cropp, Abh. II. n. XVIII. und Pöhls, S. 399. 400 sind sehr peinlich in Beantwortung der Frage, ob das Miethsverhältniss locatio rei oder operarum oder beides oder operis etc. sei. Es ist überhaupt ein neues gemischtes oder besser concretes Verhältniss, auf welches die Satzungen der locatio in ihrem ganzen Umfange wenigstens analog anzuwenden sind, so weit es die Natur des einzelnen besonderen Geschäftes zulässt. Der Code Napoléon Art. 1708. 1779 charakterisirt den Frachtcontract ausdrücklich als locatio operarum et operis (louage d'ouvrage et d'industrie). — Das Charakteristische scheint besonders das im Frachtcontracte zum Unterschiede von den verschiedenen Arten des einfachen Miethcontractes zu sein, dass in der Regel die Leute des Verfrachters die Sachen des Befrachters in Detention, Obhut und Sorge, ja darüber eine gewisse Disposition (Seewurf etc.) haben.

so Schwed. Seerecht II. 2., wenigstens bei einer Befrachtung auf bestimmte Zeit; das Span. Art. 758 überhaupt bei einer Befrachtung des ganzen Schiffes oder (Artikel 759) für eine bestimmte Summe.

§ 87. Schliessung des Frachtcontractes.

I. **Der Frachtcontract** erfordert im Allgemeinen keine Form, doch ist eine gewisse Schriftlichkeit dabei fast unumgänglich und ist bei gewissen Frachtcontracten (Certepartien) meist ausdrücklich die schriftliche Form vorgeschrieben.

II. Bedient man sich zum Abschlusse eines Unterhändlers, so muss dies in der Regel ein Mäkler sein. Es gibt dafür wohl überall eine bestimmte Art von Mäklern, welche Schiffsmäkler[10]) genannt werden und welche im Allgemeinen die Rechte u. Pflichten aller Mäkler haben, doch mit der Modification, dass sie hin und wieder als Beistände der Schiffer vor Gericht zugelassen werden und dass sie gegenüber dem meist fremden und mit den Landesgesetzen nicht bekannten Schiffer eine besondere Fürsorge aufzuwenden haben. Sie vermitteln denn auch in der Regel nicht bloss die Befrachtung des Schiffes, sondern, gegen besondere Vergütigung, besorgen sie alle Schiffsangelegenheiten oder fungiren doch dabei als Beistände, namentlich in Abgaben-, in Zoll-, in Polizei- und Consularsachen, sowie in Bezug auf Schiffsreparaturen, Einkauf von Provianten, Miethung von Seeleuten etc. Es haftet der Schiffsmäkler im Allgemeinen dem Schiffer (resp. dem Rheder und Correspondenten), wie jeder andere Mäkler und Geschäftsführer[11]). Dagegen ist er den Ladungsinteressenten, so weit er nach der besonderen Natur des

10. Ueber diese Schiffsmäkler verbreitet sich das Spanische Handelsgesetzbuch Art. 729—36 sehr umständlich und zweckmässig. Jeder von ihnen muss zwei lebende Europäische Sprachen verstehen; desswegen werden sie auch als „Schiffsmäkler-Dolmetscher" bezeichnet. Sie müssen drei Arten von Registern führen: 1) über die Kapitaine, denen sie Beistand leisten; 2) über die Documente, welche sie übersetzen, und 3) über die Befrachtungscontracte, die sie vermitteln.

11. Spanisches Recht Art. 730.

Geschäftes nicht auch als Beauftragter, mithin contractlich Verpflichteter derselben angesehen werden kann, nur wegen gesetzwidriger Handlungen[12]) verantwortlich.

Ist übrigens die Befrachtung durch einen Mäkler geschlossen, so muss dieser alle Bedingungen in sein Journal eintragen und daraus einem jeden Theile einen attestirten Auszug geben, welcher Manifest heisst. Preuss. Allg. Landrecht l. c. 1623.

III. Würde der Kapitain in seinem Schiffe Waaren vorfinden, die ihm überhaupt nicht declarirt sind, weder durch eine Certepartie noch anderweitig, und er hat von dem ihm gewiss zustehenden Rechte, sie am Orte der Ladung (gerichtlich) zu deponiren, keinen Gebrauch gemacht, so hat er sich stillschweigend verpflichtet, sie nach dem Bestimmungsorte des Schiffes zu transportiren und kann er seinerseits dem Ablader die höchste Fracht, welche dergleichen Güter bezahlen, anrechnen. Pardessus n. 708 und Code de com. Art. 292. Span. Handelsgesetzbuch Art. 761. — Siehe § 89. S. 253 und § 98.

§ 88. Arten des Frachtcontractes[13]).

I. Das Schiff kann 1) ganz oder 2) für einen Theil von einem Befrachter verfrachtet werden und darnach wird der Frachtcontract modificirt.

II. Die Befrachtung für das Ganze kann auf dreierlei Weise stattfinden: 1) für die bestimmte Reise, auch auf Hin- und Rückreise; 2) für eine bestimmte Zeit; 3) Monatsweise.

Es versteht sich keineswegs von selbst, dass der Befrachter auf das Ganze das Recht den Kapitain und (oder) die Mannschaft zu ernennen oder zu wechseln habe, noch auch dass er zur Ausrüstung des Schiffes verpflichtet sei. Solche Berechtigungen

12. Man drückt dies gewöhnlich so aus: ex lege Acquilia, wegen positiv gesetzwidrigen Thuns; es versteht sich aber von selbst, dass blosse Unterlassungen (Nichthandeln) nicht gesetzwidrig sein können, gegenüber dem, dem ich mich nicht contractlich verpflichtet habe. Also rechtfertigt sich obiger Ausdruck zur Genüge. — Pöhls l. c. ist in dieser Materie sehr weitläufig.

13. Pardessus n. 706—7.

und Verpflichtungen des Befrachters folgen auch hier erst aus besonderen Vereinbarungen, indessen allenfalls können sie aus den Umständen des besonderen Falles gefolgert werden.

War nichts über den Gegenstand der Ladung ausgemacht, so können in der Regel alle Güter verladen werden, welche dem Schiffer keine natürliche oder kriegerische oder polizeiliche Gefahr bringen (z. B. nicht Zoll- und Kriegscontrebande), wie sich dies denn auch bei allen anderen Arten des Frachtcontractes von selbst versteht. Auch Personenbeförderung wird für erlaubt zu halten sein.

Bei einer Reise auf bestimmte Zeit wird nicht selten bedungen, dass die Liegetage nicht mit eingerechnet werden. Wird eine solche Reise, aus irgend einem Grunde, z. B. auch durch Zufall über den Endtermin hinaus verlängert, so muss der Verfrachter sich das gefallen lassen, doch kann er Erhöhung der Fracht fordern.

Wanneher hier die Zeit der Vermiethung zu laufen beginne, und wann sie aufhöre, soll unten § 96. n. III. 3. erörtert werden.

III. Die theilweise Befrachtung kann auf dreierlei Art stattfinden: 1) in Pausch und Bogen, d. h. wenn der Befrachter eine runde Summe für den Transport überhaupt (en bloc) von einer gewissen Quantität von Gütern verspricht, sie mögen nun durch ihr Gewicht oder bloss durch ihren Umfang, nach der Zahl der Collis etc. bezeichnet sein oder nicht; 2) nach Centnern; 3) nach Tonnen, überhaupt nach Mass oder Gewicht.

Diese theilweisen Vermiethungen finden 1) entweder pure oder 2) unter resolutorischer Bedingung statt.

Im ersteren Falle muss der Verfrachter allemal zur bestimmten Zeit abreisen, es sei denn, dass höhere Gewalt es verhindert, selbst wenn keine volle Ladung da ist[14]). Diese theilweisen Pure-Vermiethungen geschehen in der Regel nur, wenn das Schiff an wenige Befrachter, von denen jeder einen grösseren Theil des Schiffes befrachtet, überlassen ist.

Im zweiten Falle wird die Bedingung für die Gültigkeit der einzelnen Frachtcontracte statuirt, dass der Verfrachter in einer gewissen Zeit seine Ladung ganz oder zum grösseren Theile,

---

14. Siehe jedoch wegen der Stückgüterbefrachtung unten § 99.

nach vielen Usanzen bis zu Dreiviertel voll habe; widrigenfalls steht es dem Befrachter frei, den Contract aufzuheben. Dieses findet hauptsächlich nur dann statt, wenn der einzelnen Befrachter viele sind und jeder nur einen kleinen Raum des Schiffes für seine Güter zu miethen hat. Und dies nennt man auf Stückgüter laden (charger à cueillette), eine Ladung auf Stückgüter, und die Engländer und Nordamerikaner sprechen in einem solchen Falle von a general ship. Siehe § 99 und Kent l. c. S. 202.

IV. Wird nun ein Schiff ganz oder doch nur zu erheblichen Antheilen vermiethet, so wird nach den meisten Seerechten verlangt, über das Geschäft einen schriftlichen Contract abzuschliessen, den man Certepartie oder auch Chartepartie oder Cartepartie nennt[15]). Diese Certepartie ist der eigentliche Frachtcontract; er ist bei Befrachtung auf Stückgüter einmal nach den Seerechten nicht gesetzlich nothwendig und sodann auch nicht gewöhnlich. Doch finden zwischen Befrachtung auf Stückgütern und jeder anderweitigen Befrachtung keine wesentlichen Unterschiede statt; die Grundsätze von der Certepartie enthalten die des Frachtcontractes überhaupt und steht es den beiderseitigen Contrahenten auch bei Ladung auf Stückgüter frei, einen förmlichen Contract in der Form und unter dem Namen der Certepartie abzuschliessen, ja in Frankreich tritt, wie es scheint[16]), der Unterschied gewöhnlich gar nicht recht hervor.

---

15. Im Französischen charte-partie; im Englischen charter-party. Der Ausdruck soll von charta partita, d. i. getheiltes Papier herkommen, indem man in alten Zeiten den Contract nicht in zwei Exemplaren ausfertigte, sondern zur grösseren Sicherheit gegen Fälschungen das eine Exemplar der Contracturkunde in zwei Hälften schnitt, von denen jeder Contrahent eine erhielt.

16. cf. Boulay-Paty II. 264: cette espèce de louage se nomme charte-partie ou affrétement sur l'Océan, et nolissement sur la Mediterranée. Pardessus n. 708, der ausdrücklich erklärt: auf welche Weise auch das Schiff vermiethet ist, es muss die Certepartie enthalten etc.; und er hat unmittelbar vorher von der Befrachtung auf Stückgüter ganz besonders gesprochen. Doch ist selbst in Frankreich (Pardessus l. c.) die Certepartie nicht unumgänglich nothwendig, um zwischen den Contrahenten als Beweis ihres Vertrages zu dienen; er kann auch durch den blossen Frachtbrief begründet werden, be-

In Deutschland aber, Holland, England, Nordamerika etc. wird die Befrachtung nach Certepartie und die Befrachtung auf Stückgüter bestimmt auseinandergehalten und scheint es zweckmässig, diese Trennung hier gleichfalls der besseren Uebersicht wegen festzuhalten.

§ 89. Von der Certepartie [17].

Die wesentlichen Erfordernisse der Certepartie sind keine anderen als die des Frachtcontractes überhaupt. Demnach wird die Bestimmung der Contrahenten, also des Be- und des Verfrachters, sowie auch des Schiffers und Schiffes nothwendig sein; sodann die Bezeichnung des zu versendenden Objectes, sowie des Bestimmungsortes, endlich des Frachtbetrages. Der Empfänger braucht nicht namentlich genannt zu sein. Ohne diese Bestimmungen in der Certepartie wird wenigstens leicht eine Rechtsunsicherheit entstehen können; indessen sind sie doch nicht so wesentlich, dass wenn die eine oder die andere fehlte, die Certepartie sofort ungültig wäre, indem in der Regel aus den Usanzen des Verkehres oder aus den Umständen,

---

sonders bei kleinen Fahrzeugen, und sogar aus einer Notiz des Ladungsbuches, besonders wenn der Gegenstand der Fracht erst im Augenblicke der Abreise übergeben oder von geringem Werthe oder eine Pacotille ist. — Auch braucht man darum in Frankreich die Ausdrücke: charteparties, affrétement, nolissement seit langen Zeiten gleichbedeutend, wie denn schon die Ord. de la mar. 1681 liv. III. tit. I. Art. 1. sagt: toute convention pour le louage d'un vaisseau, appellée charte-partie, affrétement ou nolissement, sera redigée par écrit etc.

Das Schw. Seerecht (II. cap. 1.) scheint hierin mit dem Französischen übereinzustimmen, ebenso das Spanische Art. 737; doch bedarf es auch hier bei Stückgüterbefrachtung keines schriftlichen Contracts. Dagegen spricht das Preuss. Recht l. c. § 1620 nur bei einer Verfrachtung des ganzen Schiffes von einer Certepartie, verpflichtet § 1621 auch bei Stückfracht, wenigstens wenn „der Schiffer „die Fracht unmittelbar mit dem Befrachter schloss", zu einem schriftlichen Contracte.

17. Abbott Part. IV. c. I. S. 212—62. Pöhls 404 ff. Jacobsen, S. 295 ff. Kent, l. c. lect. 47. n. 1. § 201—6. — Siehe § 88 n. IV.

namentlich aus dem Factum der Uebergabe, aus den Vermerken in den Schiffsbüchern, sowie aus den Connossementen eine Ergänzung leicht möglich ist. Ausserdem ist die Certepartie nach allen Seerechten schriftlich abzufassen, ohne dass aber wohl der Mangel der Schriftlichkeit den Frachtvertrag würde ungültig machen können.

Die besonderen Bestimmungen, namentlich die Art der Befrachtung, die nähere Bestimmung der Fahrt des Schiffes, namentlich zum Behufe einer schleunigen Expedition, der Grösse und Trächtigkeit des Schiffes, der Ort und die Zeit der Ladung und Löschung, der Liegetage können zwar unter Umständen auch von grosser, ja von der grössten Bedeutung sein, lassen sich aber noch viel eher aus den Umständen und Usanzen entnehmen.

Wir wollen nun in den folgenden Paragraphen alle diese einzelnen Bestandtheile der Certepartie näher durchsprechen und hier nur noch eine kurze Uebersicht dessen angeben, was nach den neueren Seerechten, die in diesen Festsetzungen immer mehr descriptiv, als imperatorisch sind, in einer Certepartie enthalten zu sein pflegt: 1) Name und Grösse des Schiffes; 2) Namen des Schiffers; 3) Namen des Befrachters und des Verfrachters; 4) Ort und Zeit zum Laden und Löschen, sowie namentlich die sogenannten Liegetage; 5) Frachtbestimmung nebst den Zahlungsterminen; 6) Bestimmung, ob die Befrachtung das ganze Schiff oder einen Theil desselben betrifft; 7) Bestimmung der Entschädigungen für den Fall von Verzögerungen etc. So das Holl. Handelsgesetzbuch Art. 455; Französ. Art. 273; sowie im Allgemeinen das Preuss. Recht § 1624. Das Span. Art. 737 verlangt ausdrücklich noch 8) die Flagge des Schiffes und den Hafen seiner Matrikel; 9) den Vor- und Zunamen sowie den Wohnort des Kapitains, ebenso des Rheders, wenn dieser als Verfrachter den Contract abschliesst, sowie des Befrachters; 10) was der Kapitain an Kaplaken empfängt; 11) die zum Laden und Löschen bestimmten Tage [18]. — In gewissen Fällen, namentlich in Kriegszeiten kann auch die Angabe der

18. Die Russische Ordnung der Handelsschiffahrt Hptst. VII. Art. 127 gibt gleichfalls die Erfordernisse der Certepartie an, setzt aber dabei einseitig immer nur den Fall der Befrachtung eines ganzen Schiffes voraus.

Nationalität der Contrahenten nützlich und unter Umständen nothwendig sein. Ja nach Span. Recht 748 berechtigt das Verschweigen der wahren Flagge schlechthin zur Aufhebung des Contractes und wenn aus der Täuschung Schaden entstanden, zur völligen Schadloshaltung.

Wird die Ladung vom Rheder auf eigene Rechnung gemacht, so ist natürlich eine Certepartie gar nicht möglich.

Es sind nun die Variationenen der Certepartien in den einzelnen Ländern nicht sehr bedeutend. An den grösseren Seehandelsplätzen bedient man sich gewöhnlich gedruckter Formulare, die man in der Regel vor Notarien oder Schiffsmäklern oder auch vor Gericht, indessen auch privatim mit den besonderen Bestimmungen der Namen, der Zeit, des Raumes, der Zahlen etc. schriftlich ausfüllt und sodann unterzeichnet. Siehe § 98 und bereits § 89.

§ 90. Befrachtungsweise.

Es sind oben § 88 die möglichen Arten der Befrachtung angegeben worden. Die Contrahenten werden sich für die eine oder die andere zu entscheiden haben. Ist davon in der Certepartie nicht ausdrücklich die Rede, so lässt sich zumeist aus dem übrigen Texte derselben die beabsichtigte Art der Befrachtung bestimmen; sollte dies aber nicht der Fall sein, so muss aus den begleitenden Umständen das Nähere entnommen werden.

Wenn das Schiff dem Befrachter ganz vermiethet ist, so hat er das Recht, sämmtliche Pack-Räume des Schiffes zu befrachten; es gehören aber dahin nicht die Koien der Mannschaften, die Proviant- und ähnlichen Räume, auch nicht die Cajüte, sofern sie nicht ausdrücklich mit hergegeben ist. Selbst wenn in solchem Falle die Ladung nicht das ganze Schiff füllte, würde der Verfrachter ohne besondere Genehmigung des Befrachters die leeren Räume nicht mit seinen oder anderen Gütern beladen dürfen und würde jedenfalls dem Befrachter Fracht dafür zahlen müssen. Pardessus n. 709.

Ist das Schiff nur für einen Theil verfrachtet, so kommt dem Befrachter nur der gemiethete Raum zu, in den er soviel laden darf, als nach der Certepartie oder nach Ortsgebrauch thunlich ist. Den übrigen Raum des Schiffes darf der Verfrachter ganz nach Gutdünken benutzen. Hat der Befrachter zu

viel geladen, so bezahlt er eine Ueberfracht nach Massgabe der Höhe der in der Certepartie bestimmten Frachtsätze. Wenn dagegen die Gesammtheit der Güter der verschiedenen Befrachter, an welche das Schiff vermiethet ist, die Trächtigkeit des Schiffes überschreiten würde, so wird man denjenigen, welche ihre Güter bereits eingeladen, gegenüber denen, welche wegen der Ueberfüllung nicht mehr laden können, ein Vorzugsrecht einräumen, wenn auch ihre Contracte jünger sein sollten. So ausdrücklich das Span. Recht 751. Der Besitz ist hier gewiss entscheidend und würde das Gegentheil zu grossen Weitläufigkeiten und Kosten führen. Der Verfrachter hat aber die, welche wegen Ueberladung des Schiffes nicht laden können, vollständig zu entschädigen. Pardessus l. c.

Weder wenn das Schiff im Ganzen, noch wenn es zu namhaften Theilen, noch wenn es auf Stückgüter befrachtet ist, wird man dem Verfrachter das Recht einräumen können, beliebig ein anderes Schiff in die Stelle desjenigen zu setzen, welches im Frachtcontracte bezeichnet ist; denn es wird nicht selten für den Befrachter ein Interesse obwalten, gerade mit diesem Schiffe seine Güter zu versenden. Das Span. Recht Art. 757 bestimmt dies ausdrücklich, doch mit der Modification, dass bei theilweisen Befrachtungen wenigstens Dreifünftel einer Vollladung zusammengebracht sein müsse.

§ 91. Grösse, Trächtigkeit und andere Eigenschaften des Schiffes.

Der Verfrachter muss dem Befrachter die Nutzung des Schiffes, wie er es ihm versprochen hat, überlassen. Welche Eigenschaften eines Schiffes auch immer in der Certepartie vom Verfrachter versprochen worden sind, der Verfrachter muss für deren Dasein haften, soweit dabei ein rechtliches Interesse für den Befrachter überhaupt vorliegt.

Nicht selten wird, um Zoll-, und in Kriegszeiten um Neutralitäts-Begünstigungen zu erlangen, speziell auf die bestimmte Nationalität des Schiffes contrahirt. Der Verfrachter hat dann gerade ein nationales Schiff (nach dem Ort der Erbauung, nach der Bemannung etc. siehe § 44.) im Sinne der Certepartie zu liefern, d. h. wie es nöthig ist, um jene vom Befrachter beabsichtigte und dem Verfrachter bekannte oder bekannt sein

müssende Vortheile der bestimmten Nationalität geniessen zu können.

War ein Schiff als Schnellsegler angegeben und dabei nicht genauer dessen Schnelligkeit bezeichnet, so wird nur im äussersten Falle, wenn sich nachträglich ergibt, dass das Schiff sehr langsam geht, es möglich sein, den Verfrachter um Leistung des rechtlichen Interesses zu verfolgen; denn nur dann wird sich ein rechtlich relevantes Interesse nachweisen lassen.

Wenn die Grösse und Tragfähigkeit des Schiffes in der Certepartie angegeben ist oder wenn versprochen ist, dass das und das bestimmte Gewicht von Gütern (z. B. 50,000 Centner etc.) oder die und die bestimmte Anzahl von Maassen, Stücken und Collis (z. B. 500,000 Ochsenhäute oder 5000 Sack Kaffee oder Kisten Zucker oder 5000 Wispel Waizen) mit dem Schiffe zu der bestimmten Reise verladen werden solle, so haftet der Verfrachter für seine bestimmten Angaben und Versprechungen.

Da die Grösse und Tragfähigkeit sich nur approximativ angeben lässt und die Berechnung im einzelnen Falle wegen der grossen Verschiedenartigkeit der Güter an Gewicht und Umfang und Verpackungsmöglichkeit und -Leichtigkeit ungemein schwierig ist, so ist immer wohlgethan, hier überall nur ungefähre Bestimmungen zu machen, damit man nur für den Durchschnitt verhaftet sei. Sonst ist der Verfrachter unbedingt verpflichtet und muss dem Befrachter jegliches Interesse prästiren, Nur selten kann sich füglich der Fall ereignen, dass eine niedrigere Angabe der Trächtigkeit des Schiffes dem Befrachter nachtheilig werde, obwohl ein kleineres Schiff vielleicht zu der projectirten Reise besser als ein grösseres passte; indessen wird überall ein bestimmtes rechtliches Interesse von dem Befrachter erst nachgewiesen werden müssen. Ist das Schiff kleiner als angegeben, so ist dies in der Regel dem Befrachter nachtheilig, mag er das ganze Schiff oder nur einen Bruchtheil oder einen bestimmten Schiffsraum gemiethet haben. Hier ist denn vom Verfrachter der Schaden zu ersetzen und das Interesse zu leisten. Doch befreit überall das Franz. Recht den Verfrachter von der Verbindlichkeit dazu, wenn seine Angaben mit dem Messbriefe übereinstimmten und er dessen Unrichtigkeit nicht kannte. Dies scheint aber ohne rechtliche Begründung; es ist nicht abzusehen, wesswegen der Befrachter aus dem Irrthume eines Dritten, nämlich des Messers, der überhaupt doch nur dem Verfrachter

verpflichtet gehalten werden kann und mit dem der Befrachter in gar keiner rechtlichen Beziehung steht, sich an diesen und nicht vielmehr an seinen unmittelbaren Contrahenten, den Verfrachter halten dürfe; letzterem steht natürlich der Regress gegen den Vermesser offen [19]). Ferner gilt nach Franz. (Art. 291) und Holl. (Art. 459) Rechte erst ein Unterschied von mehr als dem vierzigsten, nach Spanischem Rechte (Art. 747) schon von mehr als dem fünfzigsten Theile des Schiffes als juristisch relevant. Diese Zahlenbestimmungen sind nicht für gemeinrechtlich zu halten; sondern wird man hier auf Grundlage der besondern Umstände des concreten Falles das rechtliche Interesse zu bestimmen und darnach zu entscheiden haben. Es versteht sich, dass das volle Interesse zu leisten ist und dass mithin nicht bloss die Fracht verhältnissmässig herabzusetzen, sondern auch eine besondere „Vergütung von Kosten, Schäden und Zinsen" (Holländ. Recht § 459) an den Befrachter zu zahlen ist, wenn man nicht, wenigstens unter Umständen, den Befrachter zur völligen Aufhebung des Vertrages berechtigen will, was das Spanische Recht immer in das Belieben des Befrachters stellt. Irrthum und Betrug auf Seiten des Verfrachters scheinen in Bezug auf die Entschädigungsfrage gleich behandelt werden zu müssen, indem im Interesse des Handels hier überall streng zu verfahren ist. Doch scheint es, als ob der Betrug des Verfrachters in jedem Falle den Befrachter zur Aufhebung des Vertrages berechtigen müsse. Das Consulat cap. 181 berechtigt übrigens den Befrachter, von dem Schiffer die Lieferung eines anderen Schiffes von der gehörigen Grösse zu verlangen.

§ 92. Seetüchtigkeit und Ausrüstung des Schiffes.

Die natürlichste Forderung des Befrachters wird die sein dürfen, dass der Verfrachter ein zur Reise und zu der bestimmten Ladung geeignetes tüchtiges Schiff stelle.

---

19. Diese Bestimmung des Französischen Rechts stellt die Sache wirklich auf den Kopf; sie ist übrigens auf den Antrag des Handelsgerichts zu Nantes (cf. observations des tribunaux II. 139) in den Code aufgenommen.

Der Verfrachter haftet demnach dafür, dass das Sshiff zur Zeit der Ladung seetüchtig war und muss allen Schaden, der aus einer solchen Seeuntüchtigkeit des Schiffes der Ladung erwächst, ersetzen. Zur Seetüchtigkeit gehört denn auch die gehörige Ausrüstung, namentlich mit Mannschaft, Segeln, Takelage, Proviant, Trinkwasser, und wenn daher z. B. der Schiffer zu wenig oder verderbliches Zeug mitgenommen hatte und desswegen in einen Nothhafen gehen muss, so trägt der Verfrachter allen Schaden, der dadurch und namentlich durch die verzögerte Ankunft der Ladung entsteht. Zur Ausrüstung gehört endlich auch die Beschaffung der nöthigen Schiffspapiere; auch sie liegt unbedingt dem Befrachter ob und haftet er auch hier für allen Schaden, den seine Nachlässigkeit hierin den Befrachtern bereitet. Der Ausdruck, welcher sich in den Certepartien sehr gewöhnlich findet: „das Schiff dicht und wohl kalfatert und mit „allem zur Reise Erforderlichen zu liefern [20]), ist zu bemerken.

Von der Pflicht der gehörigen Stauung und Garnirung der Güter von Seiten des Schiffers ist bereits § 63 gesprochen; ebenso davon, dass er keine Waaren einlade, die durch ihre physische, politische, mercantile Natur der übrigen Ladung Schaden bereiten, also namentlich keine Zoll- oder Kriegscontrebande.

§ 93. Ort der Ladung und Entlöschung.

Dieser Ort der Ladung ist verschieden, je nachdem das Schiff nach dem Contract bestimmt ist, 1) eine Ladung an seinem Liegeplatze einzunehmen und diese zu transportiren; 2) oder erst an einen bestimmten Ort zu segeln, um dort die Ladung einzunehmen; 3) oder eine Ladung hier einzunehmen und am Bestimmungsorte eine Rückladung zu empfangen; 4) oder die Ladung an verschiedenen Orten einzunehmen und an einem oder an verschiedenen Plätzen zu entlöschen.

---

20. Englisch: That the said vessel shall be made tight, staunch and strong, sufficiently manned, and every way fitted for the voyage. cf. Pöhls S. 408.

Die Entlöschung geschieht einfach am Bestimmungsorte, der allerdings auf Grundlage der einzelnen Certepartien für die verladenen Güter ein verschiedener sein kann, so dass das Schiff zur Entlöschung dieser oder jener Güter an jenen Plätzen anlegen muss. Auch wird wohl das Schiff befrachtet mit dem Auftrage, an diesem oder jenem Platze einen Markt für die geladenen Güter zu suchen und sie bei einem preiswürdigen Gebote zu entlöschen.

Uebrigens wird eine Veränderung des Ortes, der Ladung oder der Entlöschung durch den Befrachter in der Regel zur Entschädigung verpflichten und unter Umständen zur Aufhebung des Contractes berechtigen. Wird dadurch die Reise verlängert, so ist zum wenigsten eine höhere Fracht zu zahlen. Wird dadurch die Reise abgekürzt, so folgt daraus an sich gewiss keine Verminderung der Fracht, wenn nur den Verfrachter keine Schuld dabei trifft. Wird aber von dem Befrachter bei der Ortsveränderung ein Ort der Ladung oder Entlöschung gewählt, der aus irgend einem Grunde für das Schiff oder auch für die Mannschaften gefährlich ist (wegen Krieg, Pest etc.), so kann der Verfrachter nicht bloss den Contract rückgängig machen, sondern auch vollen Schadensersatz verlangen, der zum wenigsten in der Zahlung der vollen Fracht besteht, indessen unter Umständen, besonders wenn der Befrachter die Veränderung des Bestimmungsortes unterwegs vorgenommen hatte, indem er vielleicht den Kapitain täuschte, darüber wird hinausgehen dürfen, indem das gesammte Interesse zu leisten ist, z. B. ein Verfrachter schliesst eine Certepartie zum Transport einer Ladung von Hamburg nach London ab; er hat bestimmte Rückfracht von London; es wird aber wider seinen Willen die Ladung nicht nach London, sondern nach Petersburg geschafft etc.

Wenn der Verfrachter willkürlich den Ort der Ladung oder Entlöschung ändert, so werden die Befrachter in der Regel den Contract aufheben, das Daraufgegebene herausfordern und Schadenersatz verlangen dürfen.

Aendert der Zufall den Ort der Ladung, so wird der Befrachter, wenn er noch nichts eingeladen hat, gewiss ohne weiteres den Contract aufheben dürfen, namentlich wenn der neue Ladungsort weit entfernt liegt und der Transport der Güter erst dahin viel Kosten machen würde. Hat der Befrachter schon

mit Laden angefangen gehabt, so gilt für die noch nicht geladenen Güter das Obige, dagegen ist für die geladenen die Fracht regelmässig zu zahlen.

Aendert der Zufall den Ort der Entlöschung, so wird ihn der Verfrachter für sein Schiff, nämlich in Bezug auf die Ausgaben für die Mannschaften etc. und der Befrachter in Bezug auf den durch den veränderten Curs eingetretenen Verderb der Güter oder doch entgangenen Speculationsgewinn an den Waaren, zu tragen haben. Doch wird, wenn die Reise dadurch verkürzt wurde und sie wegen der Beschaffenheit des Schiffes oder auch der Güter nicht fortgesetzt werden kann, in der Regel nur die im Verhältniss zur Zeit verdiente Fracht zu zahlen sein. Eine Zulage an Frachtgeldern kann aber bei einer dadurch verlängerten Reise der Verfrachter nicht verlangen, da die Höhe der Fracht immer schon nach einer möglicher Weise langen Reise berechnet ist, also immer verhältnissmässig hoch ist. Siehe übrigens wegen besonderer Fälle weiter unten Kap. III. dieses Abschnittes, sowie die Lehre von der Havarie, namentlich Havariegrosse. — Siehe auch § 7. n. III. S. 271.

§ 94. Liegetage [21]).

Im Interesse eines regelmässigen Seeverkehres und der möglichst besten und oftmaligen Benutzung des Schiffes, also zugleich zum Besten der Rhederei sind durch Gesetze und Usanzen die Anfangs- und Endtermine für Ladung und Löschung der Güter, sowie die Folgen von Verzögerungen mancherlei bestimmt; indessen ist doch Vieles unbestimmt gelassen und muss es demnach den Contrahenten überlassen bleiben, in den besonderen Bestimmungen der Certepartien sich gegen etwanige Nachtheile zu schützen.

Gewöhnlich ist in den Certepartien ein besonderer Termin für den Beginn der Ladung vorgeschrieben, von welchem an denn, wenn nun die Ladung nicht beginnt, eine Verzögerung der Ladung eintritt. Es werden aber hier, wie bei den Tagen der Löschung, nur die Werkeltage gerechnet, wenn nicht in den Certepartien ausdrücklich von laufenden Tagen die Rede

---

21. Abbott, IV. 2. S. 263—76. Pöhls, S. 409—11.

ist[22]). Ist in der Certepartie kein Termin festgesetzt, so muss man als gemeinrechtlich wohl annehmen, dass die Zeit der verzögerten Ladung erst von der Anzeige des Kapitains an: er sei zur Ladung bereit, laufe. Da es aber häufig wegen der verschiedenartigen Conjuncturen des Handelsverkehres dem Ablader nicht möglich ist, diesen Termin ganz genau innezuhalten, so sind gesetzlich und usuell, namentlich aber auch in den meisten Certepartien vertragsmässig gewisse Tage festgesetzt, innerhalb welcher der Kapitain auf die Ladung mit seinem Schiffe warten muss. Das sind die sogenannten Liegetage, nach deren Ablauf dann die sog. Ueberliegetage[23]) beginnen.

Aehnliches gilt von dem Löschen, obgleich manche Seerechte ausdrücklich nur von Liegetagen beim Laden sprechen, aber wohl allgemein verstanden sein wollen. Das Holländ. (Art. 457) und das Spanische Seerecht l. c. Artikel 744. 45. sprechen aber ausdrücklich von Liege- und Ueberliegetagen der Ladung und Löschung und ausserdem ist es Praxis, besonders auch in England (Abbott, 263). Wenn nun in den Certepartien nichts Anderes bestimmt ist, so muss man annehmen, dass mit der Anzeige des Kapitains: er sei zur Entlöschung bereit, oder auch mit der bestimmten Anzeige des Kapitains von der Ankunft des Schiffes, die Zeit einer Verzögerung der Löschung auf Seiten des Empfängers zu laufen beginne, wenn man nicht, wie dies die Englische Praxis[24]) ist, diesen Termin bereits mit der Ankunft des Schiffes im Hafen laufen lässt. Bisweilen herrschen darüber auch in den einzelnen Seehäfen besondere Usanzen, denen aber die vertragsmässigen Festsetzungen in der Certepartie vorgehen.

---

22. Pöhls stellt umgekehrt die Präsumtion für laufende Tage auf. Das Holländische Recht Art. 457 (siehe unten die Note) ist für unsere Ansicht, die sich aus praktischen Rücksichten überhaupt empfehlen mag. Auch ist es so Englische Praxis. Abbott, 264.

23. Doch nennt man auch die Liegetage wohl Ueberliegetage, so Holl. Recht Art. 457, und versteht unter Ueberliegetage auch besonders die gerade in der Certepartie festgesetzten Fristen und nennt Ueberliegegeld gerade die dafür stipulirte Entschädigung.

24. Harman c. Karke (Campbell, reports IV. p. 159). Die Engländer nennen die Liegetage demurrage.

Diese Liegetage sind im Seerecht von Oléron Art. 21 auf 8 oder (höchstens?) 14 Tage[25]), von Wisby Art. 34 auf 15 Tage und ebenso 15 in Verordnung Philipps II. Titel: von Schiffer etc. Art. 5[26]), im neuesten Holl. Rechte Art. 456[27]), im Schwedischen II. 2. bestimmt. Der Code de com. français überlässt die Zeit der Usanz, die aber in Frankreich sich unmittelbar an die Oléronsche Satzung angeschlossen zu haben scheint, so dass auch hier 15 Tage (siehe Note 25, unten) gelten; auch das Span. Recht 745 verweist auf den Ortsgebrauch; ebenso in England richtet man sich nach Usanz und ist eine solche nicht nachzuweisen, so ist richterlich oder durch Sachverständige eine Zeit festzusetzen: was denn auch in allen anderen Ländern nöthigenfalls wird geschehen müssen. Die Bestimmungen der Certepartie können diese Liegetage kürzen oder verlängern. Ist darin keine bestimmte Zahl der Liege (Ueberliege-) tage festgesetzt, und ist auch keine Usanz da, so braucht der Schiffer nicht bis ins Unendliche zu warten, sondern kann vom Richter eine bestimmte Frist festsetzen lassen: nach Ablauf deren denn der Contract als aufgehoben anzusehen. Es ist aber misslich, sich so unbestimmt in der Certepartie auszudrücken und wie dies allerdings in England und auch wohl in Hamburg (Pöhls S. 411) geschieht, bloss eine angemessene Zeit für die Einnahme oder Entlöschung der Güter zu stipuliren; es macht solche Unbestimmtheit nur Weitläufigkeiten, ohne irgend wie einen Nutzen zu gewähren.

Merkwürdig ist das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1630 ff. Zuförderst gelten darnach die Fristbestimmungen der Certepartie. Steht darin nichts fest, so muss der „Befrachter das Gut, auf „des Schiffers Verlangen, spätestens am dritten Tage an Bord „oder wenn es so bedungen worden, ins Schiff liefern (§ 1631)“. Also würden demnach dann mit dem Ablauf dieser Zeit die Liegetage oder, wenn man will, die Ueberliegetage beginnen.

---

25. Was aber, da der dazwischen liegende Sonntag wegfällt, 15 Tage sind.

26. cf. Consolato del mare cap. 81—83, 186, 231, 232.

27. Binnen 15 hintereinander folgenden Werkeltagen; doch bei Lichterschiffen finden nur 3 Werkeltage statt. Auch in England werden nur Werkeltage gerechnet und davon nicht bloss Sonn- und Festtage, sondern auch alle Tage ausgeschlossen, wo das Zollhaus geschlossen ist.

Der Schiffer hat überall nach Ablauf der vertragsmässigen oder obiger gesetzlichen (dreitägigen) Zeit Protest zu erheben und (§ 1643) wenn der Befrachter des ganzen Schiffes gar nichts eingeladen hat, und der Schiffer innerhalb der nächsten 14 Tage keine andere Fracht erhält, die Hälfte der ganzen Fracht zu zahlen; ist nur ein Theil der Fracht (§ 1644) geliefert und der Schiffer kann in 14 Tagen das Fehlende nicht anderweitig ergänzen, so muss der Ablader die Fracht für das Ganze zahlen. Sind aber Liege- oder Wartetage und -gelder ausdrücklich bedungen, so muss der Schiffer immer warten oder allenfalls vom Richter eine endliche Frist setzen lassen (§ 1645). Bei Fracht auf Stückgüter braucht und darf der Schiffer über den Termin nicht zu warten und ist allemal die ganze Fracht zu zahlen.

Das Holl. Recht Art. 417 bestimmt noch ausdrücklich: wenn ein Theil der Ladung des Schiffes an einem Orte, und ein anderer Theil der Ladung an einem anderen Orte eingeladen oder gelöscht werden muss: so tritt durch die Reise des Schiffes von dem einen zu dem anderen Orte ein Stillstand in der Lade- oder Löschzeit ein, und soll die Zeit, welche auf die Zwischenreise verwendet wird, nicht mitgerechnet werden. Und dies ist gewiss überall für gemeines Recht zu halten.

Welche Ursachen den Befrachter oder Empfänger am Laden oder resp. Löschen hindere, ob Irrthum oder Verbot der Waaren etc., ist durchaus gleichgültig, denn immer wird durch ihn das Schiff aufgehalten. Besonders ist man in England streng und consequent. Abbott, 267. Randall c. Lynch. Auch das Preuss. Recht l. c. 1641 bestimmt, dass es keinen Unterschied mache, wenn gleich die Ausfuhr der zum Einladen bestimmten Waaren verboten oder der Befrachter sonst durch einen Zufall verhindert werde, die versprochene Ladung anzuweisen, und consequent wird Gleiches vom Entlöschen in Bezug auf den Empfänger gelten müssen. Doch wird man allgemein annehmen müssen, dass, wenn durch Wind und Wetter der Transport von und zum Schiffe verhindert wird, dies ein casus ist, den beide Parteien gemeinsam tragen müssen.

Ob nach Europäischem Seerecht für die Liegetage eine Entschädigung vom Schiffer zu beanspruchen, ist nach der Certepartie oder nach den Ortsgebräuchen zu entscheiden. Doch bestimmen das Holländische Recht Art. 457 und das Spanische Artikel 745 ausdrücklich eine Entschädigung. In England und

Russland ist von einer Entschädigung nur die Rede, wenn sie ausdrücklich stipulirt war [28]).

Für Ueberliegetage in dem obigen Sinne, wornach sie die Tage sind, welche nach Ablauf der usuellen, gesetzlichen oder vertragsmässigen Frist zur Ladung zu laufen beginnen, wird nun unbedingt eine Entschädigung für die übrige Zeit begründet sein, bis es feststeht, dass der Vertrag völlig aufgehoben ist: was unmittelbar durch den Ablauf der Liegetage nicht der Fall zu sein scheint. Vielmehr hat für's Erste wenigstens der Verfrachter die Wahl, noch zu warten oder auf Aufhebung des Contractes zu klagen. Indessen wird er sich schon nach einer neuen Fracht umsehen dürfen, da er von dem Befrachter gewiss nicht zur Aufrechterhaltung des Contractes nun noch gezwungen werden kann. Pardessus, n. 710. Nach Spanischem Rechte 745 kann der Verfrachter (Schiffer), wenn er den alten Contract aufhebt, die Hälfte der Fracht von dem säumigen Befrachter verlangen. Nach Preuss. Rechte 1642 soll dagegen, wenn der Verfrachter (Schiffer) eine andere Fracht erhalten kann, der erste, nämlich säumige Befrachter, ausser den Versäumnisskosten, auch den etwa durch die niedere neue Fracht entstandenen Verlust dem Schiffer ersetzen. Auch muss man wohl, wie es gleichfalls das Preuss. Recht l. c. zu thun scheint, den Schiffer zur Annahme einer anderweitigen bequemen Fracht für verpflichtet halten und sind dann, wenn nichts Anderes existirt, die obigen Bestimmungen des Preuss. Rechts als in der Natur der Sache begründet, überall zur Anwendung zu bringen. Das Holl. Recht Art. 464 stellt es in das Belieben des Verfrachters, 1) entweder Entschädigung zu verlangen und die Güter nachträglich doch zu verladen; 2) oder den Contract als gebrochen anzusehen und die halbe Fracht, Havarie und Kaplaken zu fordern; 3) oder dreimalvierundzwanzig Stunden nach geschehener Aufforderung ohne Ladung die bestimmte Reise zu machen und dabei die volle Fracht sowie etwaniges Ueberliegegeld zu verlangen. Bei einer bloss theilweis erfolgten, also incompletten Abladung von Seiten des Befrachters soll entweder die blosse

28. cf. Randall c. Lynch (Campbell, reports II. 356) und viele andere Fälle bei Pöhls, Seite 429 Note. — Russische Ordnung der Schiffahrt Art. 148. 49.

Entschädigung verlangt oder mit dem eingenommenen Theile der Ladung abgesegelt und doch die Fracht fürs Ganze verlangt werden können, Art. 465. Und auch diese letztere Bestimmung scheint in der Natur der Sache begründet zu sein, wenn man dabei nur die stillschweigende Voraussetzung macht, dass der Schiffer keine anderweitige Ergänzung der Ladung erhalten konnte: denn sonst wird man überall den Betrag dieser Ergänzung von der ganzen zu zahlenden Frachtsumme abziehen dürfen.

Die hier vorkommende Entschädigung heisst Liegegeld, resp. Ueberliegegeld[29]).

Die Liegetage der Löschung sind in den Seerechten meist nicht speziell erwähnt, sind aber in den Certepartien ebenso gewöhnlich als räthlich. Wird die Ladung nach Verstreichung der gesetzlichen, usuellen oder vertragsmässigen Frist nun nicht abgeholt, so ist auch hier von Ueberliegetagen die Rede. Abbott 266. Es ist der Schiffer verpflichtet, Protest zu erheben, die Güter (wo möglich gerichtlich) zu deponiren, sich auch, wenn es angeht, zum Verkaufe von so viel vom Gerichte autorisiren zu lassen, als zur Deckung der Fracht und des Liegegeldes nöthig scheint.

Für Ueberliegetage findet überall, selbst in England eine Entschädigung statt.

Die Zeit, innerhalb welcher die einmal empfangene Arbeit des Ladens oder Entlöschens vollendet werden solle, ist nur im Preuss. Rechte § 1635—38, doch nominell nur für die Ladung und zwar dahin bestimmt, dass ein Schiff von und unter 50 Lasten in 8, von 50—100 in 14 Tagen geladen und auf jede weiteren 50 Last Grösse eines Schiffes wiederum je 8 Tage geladen werden darf: wobei aber „Hinderungen", welche Wind und Wetter am Laden verursachen, weder vom Schiffer noch vom Befrachter vertreten zu werden brauchen. Es ist sonst nach Ortsusanz zu entscheiden, wenn darüber nicht, wie dies sehr gewöhnlich, in den Certepartien Bestimmungen enthalten sind[30]).

29. Das Englische demurrage heisst Liegezeit und Liegegeld.

30. Das Nordamerikanische Recht ist streng in Bezug auf die Liegetage. Ich will hier die leitenden Grundsätze durch die kurzen

§ 95. Verpflichtung, die Ladung zu liefern.

Diese liegt dem Befrachter in Folge der Certepartie ob. Sie wird verschieden zu erfüllen sein, je nach den verschiedenen Arten der Befrachtung. Soll die Ladung erst an einem dritten Orte eingenommen werden, so pflegt man dies in den Certepartien so zu bezeichnen, dass der Befrachter die Ladung durch seinen Correspondenten dem Schiffer anschaffen wolle. Wenn auf eine bestimmte Art von Gütern contrahirt wurde, so darf in der Regel nur diese geladen werden. Ist das ganze Schiff überhaupt schlechthin vermiethet, so kann der Befrachter was er irgend will laden, sofern es dem Schiffer und der Mannschaft keine Gefahr bereitet; doch pflegt man eine volle und bequeme Ladung in den Certepartien zu stipuliren.

Siehe bereits § 88, sowie namentlich über die eigentlichen Pflichten des Befrachters im Zusammenhange § 112 unten, namentlich über die Wirkung der theilweisen oder gänzlichen Nichtladung, des Zurücknehmens der Ladung etc. Auch § 94 ist nachzusehen.

§ 96. Frachtbestimmung.

I. Die Zahlung einer Fracht ist bei Befrachtungscontracten so wesentlich, dass 1) wenn sie auch nicht ausdrücklich stipulirt ist, sie sich allemal von selbst versteht, dass 2) dem Kapitain im Interesse der Rhederei eine Vermiethung ohne Frachtzahlung nicht gestattet ist, und dass 3) wenn der Kapitain dies gethan, die Rhederei trotzdem von den Befrachtern die Zahlung verlangen darf. Das präsumtive Mandat des Kapitains kann nie gegen das Interesse der Rhederei gehen.

Worte Kent's l. c. 204, der übrigens sonst weiter nichts darüber sagt, charakterisiren: If either party be not ready by the time appointed for loading the ship, the other party, if he be the charterer, may seek another ship, or if he be the owner, another cargo. This right arises from the necessity of precision and punctuality in all maritime transactions. By a very short delay, the proper season may be lost, or the object of the voyage defeated,

II. In der Regel wird die Frachtbestimmung in den Contracten festgesetzt. Ist dies nicht geschehen, so wäre es unbillig, wenn die Rhederei immer die höchste Fracht verlangen könnte; vielmehr wird man ihr nur die laufende, d. h. die Durchschnittsfracht[31]) für solche oder ähnliche Güter auf solchen und ähnlichen Reisen einräumen und wenn darüber durch die Mäkler etc. nichts festgestellt werden kann und sich die Parteien nicht einigen können, gebührt dem Gerichte unter Zuziehung von Sachverständigen die Entscheidung.

III. Die besondere Bestimmung der Fracht richtet sich nach den verschiedenen Arten der Befrachtung (§ 88) und ist sehr verschieden[32]).

1) Die Fracht wird ganz (en blocq) bedungen, wenn eine bestimmte Summe für die Benutzung des ganzen oder eines namhaften Theiles des Schiffes auf eine bestimmte Zeit festgesetzt ist.

2) Im Ganzen dasselbe ist es, wenn für eine bestimmte Reise, auch für Hin- und Rückreise zusammen eine runde Summe gezahlt wird, wenn auch dabei eine gewisse wandelnde Skala festgesetzt ist, dass, im Fall die Reise wegen Wind und Wetter oder wegen Seenoth und anderer Unfälle über eine bestimmte Zeit hinaus dauern sollte, eine bestimmte Erhöhung, und im Fall einer sehr kurzen Reise auch wohl — was aber sehr unpraktisch scheint, da der Schiffer sonst gewiss langsam segeln würde, — ein bestimmter Abzug eintreten solle.

3) Bei monatsweiser Vermiethung wird eine runde Summe an Fracht für jeden Monat der ganzen oder theilweisen Benutzung des Schiffes gezahlt. Dabei ist die Frage wichtig, von welchem Termine an die Tage, für welche Fracht zu zahlen ist, laufen? Dies wird der Tag sein, wo der Schiffer sich zur Annahme der Ladung bereit erklärt; denn von der Zeit muss der Schiffer seine Leute dazu bereit halten und ist der Befrachter säumig. Das Französ. Recht[33]) lässt

31. Das Römische Recht in Consequenz von L. 39. D. de pactis (2. 14) würde strenger sein, ist aber unpraktisch.

32. cf. Pöhls 413 ff.

33. Sowohl schon in der Ord. 1681 (III. 1. Art. 5) als im Code de c. Art. 275.

freilich die Fracht merkwürdiger Weise erst von dem Tage an laufen, wo das Schiff unter Segel geht, und dasselbe sagt das Holl. Recht Art. 463.

Das Ende der Zeit, für welche Fracht zu zahlen ist, tritt naturgemäss erst mit der wirklichen vollendeten Entlöschung ein, denn so lange dauert die miethweise Benutzung des Schiffes von Seiten der Befrachter.

4) Bei einer Befrachtung nach Mass, Stückzahl oder Gewicht wird für jede Last oder Tonne (in der Bedeutung eines Schiffsmasses von circa 2000 und resp. 4000 Pfd.) oder für jedes Gebind oder Kiste oder Ballen oder für jedes Pfund oder für jeden Centner eine bestimmte Summe gezahlt. Die Befrachtung nach Mass und zwar gewöhnlich nach Lasten und Tonnen kommt hauptsächlich in Deutschland und Holland vor. In Frankreich ist die üblichste Art nach tonneau (ein Raum von 28 Cubikfuss) und nach quintal (ein Gewicht von 100 Pfd.). In England ist die gewöhnlichste Art zu befrachten die nach tons von 2240 Pfund und ebenso in Nordamerika und Brasilien. In Hamburg und überhaupt an den meisten grossen Seeplätzen kommen übrigens alle Arten vor.

Bei der Fracht nach Mass, wie sie namentlich auch bei flüssigen Gegenständen (Wein, Rum etc.) vorkommt, sowie nach Gewicht entsteht, wenn in der Certepartie darüber nichts bestimmt ist,

a) die Frage, ob die Art des Masses und Gewichtes des Ladungs- oder des Löschplatzes bei der Berechnung der Fracht zum Grunde gelegt werden solle? In der Regel ist wohl zu vermuthen, dass die Contrahenten das hier Nächstliegende vor Augen hatten, also die Mass- und Gewichtsart des Ladungsplatzes, wenn nicht aus der ausdrücklichen Bezeichnung nach dem Masse des Löschplatzes ein Anderes hervorgeht.

b) Ferner, ob die Fracht für die angeblich nach dem Laderegister oder den Connossementen oder Certepartien eingeladene, oder für die wirklich beim Löschen abgelieferte Quantität der Waare (namentlich bei flüssigen, leckenden Gütern) zu zahlen sei. In der Regel gilt auch hier die Quantität des Ladungsortes als massgebend für die Bestimmung der Fracht, denn jene Angaben der Quantität

namentlich in den Connossementen oder Certepartien etc. können füglich nur auf die Bestimmung der Fracht gehen, da sie zur Sicherung richtiger Ablieferung nur dann dienen können, wenn, was nicht sehr häufig geschieht, bei der Ladung in das Schiff sie vom Schiffer allemal erst nachgemessen oder nachgewogen wird; der Schiffer macht aber gewöhnlich nur die Vermerke in seinen Büchern nach den Angaben der Ablieferer, controlirt dieselben nicht und nimmt die Richtigkeit nur in Bezug auf die Frachtbestimmung an; wie denn gewöhnlich, wenn er nicht controlirt hat, noch der Zusatz: „Gewicht unbekannt“ von ihm gemacht wird, der keinen anderen Sinn hat, als dass der Schiffer für die wirkliche Ablieferung der vermerkten und nicht controlirten Masse und Gewichte nicht haften wolle.

c) Natürlich ist es anders, wenn ausdrücklich die Zahlung der Fracht nach dem ausgelieferten Gewicht stipulirt worden ist.

d) Bei der Befrachtung nach dem Gewichte ist in der Regel das Gewicht der Waare und der Verpackung (Fustage) zu verstehen; denn das ist das Einfache und dem Verkehre Angemessene, das Gegentheil macht in der Regel grosse Weitläufigkeiten und für deren Statuirung findet gewiss keine Vermuthung statt. Wenn dagegen Nettogewicht zur Bestimmung der Fracht ausdrücklich stipulirt ist, so ist wohl für die meist lästige und schwierige Verwiegung der wirklichen reinen Waare nicht zu vermuthen, sondern wird es genügen, die an allen grösseren Seeplätzen üblichen Tharasatze und zwar in Ermangelung anderer die bei den Zollberechnungen des betreffenden Staats zur Anwendung zu bringen und diese vom Bruttogewichte der Güter abzuziehen [34].

IV. Die Kaplaken sind ein Accessorium der Fracht. In den alten Seerechten kamen sie dem Kapitain zu Gute (siehe § 62), jetzt der Rhederei [35]) und bedient man sich dafür (in

34. Pöhls, S. 417 ist anderer Meinung und will das oben Gesagte nur gelten lassen, wenn die Fracht nach der Gewichtsart des Löschungsplatzes stipulirt ist.

35. Doch kann auch noch gegenwärtig nach den besonderen Bestim-

Hamburg, nach Pöhls S. 417) auch des Englischen Ausdruckes Primage.

Die Kaplaken bestehen jetzt meist nicht mehr wie sonst in der Fracht für eine Tonne, sondern werden in gewissen Procenten verdungen, kommen aber auch als runde Summe vor, die hauptsächlich unter der Bedingung stipulirt wird, wenn der Befrachter mit dem Schiffer zufrieden sei. Diese Bedingung stellt dann die Kaplaken keineswegs in die reine Willkür des Abladers, sondern sie sind in solchem Falle zu zahlen, wenn eine ordnungsmässige Ablieferung erfolgt ist, also der Kapitain in jeder Beziehung seine Pflicht gethan, sich nichts hat zu Schulden kommen lassen [36]).

V. Die alten Kaplaken als eine Vergütigung für den Kapitain sind übrigens in neueren Zeiten in England in dem: privilege gleichsam wieder aufgelebt. Darunter versteht man die ausserordentliche Belohnung, welche dem Schiffer auf Reisen besonderer Art (namentlich nach Ostindien) usanzmässig, also auch ohne besondere Stipulirung, zukommt. Dabei bestimmt sich namentlich auch die Grösse der Belohnung nach der Usanz. In der ursprünglichen Bedeutung scheint das sog. privilege eine Vergütung dafür zu sein, dass der Schiffer seine Cajüte zum Gebrauch des Befrachters, namentlich um dort besonders kostbare Gegenstände zu verladen, hergibt.

In Deutschland, namentlich in Hamburg (Pöhls 418) kommt etwas Aehnliches unter dem Namen Gratification, Gratiale, auch nicht selten Kaplaken genannt [37]), vor, doch wird diese nur durch ausdrückliche Stipulirung dem Kapitain gewonnen.

---

mungen des Contractes zwischen Schiffer und Rheder dem Schiffer ein Antheil daran gebühren.

36. So Pothier, l. c. n. 57. der sich auf die Analogie von L. 75. D. de legatis I. beruft. Pöhls 418 will dagegen, dass der Kapitain seine Sache recht gut gemacht habe; ich glaube aber, dass dies etwas Unmessbares und wenigstens Irrelevantes ist; es wird genügen, dass der Schiffer keine Ursache zur Unzufriedenheit gegeben.

37. So ist nach Oelrichs, Deutschland zur See (Hamburg 1849) S. 40 in Bremen und Hamburg der Name Kaplaken für gewisse Procentantheile der Fracht, welche contractlich dem Kapitain mit seiner Gage bedungen werden, gewöhnlich, und kommt auch anderwärts in dieser Bedeutung vor.

In Frankreich nennt man gerade dies noch chapeau (d. i. Kaplaken) oder étrennes (Pardessus n. 708) und wird füglich eine solche Gratification überall vorkommen können. Uebrigens ist dieselbe gewöhnlich noch an besondere Bedingungen geknüpft und besteht sie gewöhnlich in gewissen (3 oder 5 etc.) Procenten der Fracht, aber auch in einer runden Summe. Ja bisweilen wird in den Contracten zwischen der Rhederei und dem Schiffer ausdrücklich festgesetzt, dass der Schiffer auch diese Art von Gratification der Rhederei ganz oder doch theilweise berechnen müsse, wodurch denn ihr wesentlicher Charakter ganz oder theilweis wieder aufgehoben wird. Von den vielerlei hier möglichen Bedingungen ist in den Certepartien die häufig, wenn die Ausladung einen vortheilhaften Markt gefunden habe und (oder) die Rückladung in gutem Zustande geliefert worden, oder überhaupt wenn das Geschäft gut oder vortheilhaft ausgefallen sei. Ob eine solche Bedingung erfüllt sei, ist natürlich nöthigenfalls vom Richter festzustellen. Ist die Gratification nicht in einer bestimmten Summe ausgedrückt, so ist sie nöthigenfalls unter Zuziehung von Sachverständigen gleichfalls gerichtlich zu bestimmen.

§ 97. Anderweitige Bestimmungen der Certepartie [38]).

Dahin gehören alle eigentlichen Nebenbestimmungen, nämlich die der Zeit, sodann die Bedingungen aller Art, endlich der modus, also Zweckbestimmungen. Dieselben haben bei dem Frachtcontracte nichts Eigenthümliches und sind daher nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beurtheilen. Darum soll denn auch hier nur noch auf einige besondere Bestimmungen aufmerksam gemacht werden, welche unter Umständen von Wichtigkeit erscheinen:

I. Der Schiffer ist überhaupt zu einer sorgfältigen Behandlung der Waare verpflichtet und muss namentlich auch ohne besondere Verpflichtung dazu die gewöhnlichen Mittel, welche überhaupt dazu dienen, eine bestimmte Waare im guten Zustande zu erhalten, anwenden, also z. B. das geladene Getreide

---

38. cf. Pöhls, S. 419 ff.

kaften und umschippen [39]). Doch pflegt dies auch Gegenstand einer besonderen Bestimmung in der Certepartie zu sein und können dadurch noch eigenthümliche und strengere Pflichten aufgelegt werden. Häufig ist die Bestimmung, dass der Schiffer eine Katze am Bord habe, contractlich vorgeschrieben, bisweilen auch gesetzlich.

II. Wenn nichts Anderes verabredet ist und auch in den Umständen, z. B. dass das Schiff alle seine früheren oder doch die letzten Reisen gerade mit diesen oder jenen bestimmten Umwegen gemacht hat, nicht das Gegentheil begründet liegt, so ist die Präsumtion dafür, dass das Schiff direct nach dem Bestimmungsorte des eingeladenen Gutes segeln solle. Desswegen muss der Schiffer sich oft ausdrücklich stipuliren lassen, dass das Schiff unterwegs einen oder mehrere Häfen angehen dürfe, z. B. um dort Briefe, Passagiere oder einzelne Güter abzusetzen oder auch im Gegentheil seine Ladung zu completiren etc.

III. Wer die Kosten der Ein- oder Ausladung und namentlich bis zu welchem Orte von dem einen oder dem anderen Contrahenten (Schiffer, Befrachter), also ob beim Einladen bis ans Schiff oder an Bord oder ans Ufer oder beim Ausladen bis an den Aussenhafen oder bis an die Zollstätte etc. die Waare transportirt werden müsse, bestimmt sich fürs Erste nach der Usanz des Ortes. Diese ist aber nicht selten schwankend und demnach sind genaue Bestimmungen über diesen Punkt in den Certepartien ebenso gewöhnlich als räthlich.

IV. Der Verfrachter muss die freie Benutzung des Schiffes liefern und dessbalb alle eigentlichen Schiffsabgaben gegenwärtig allein tragen (§§ 46 u. 155), obwohl dies in früheren Zeiten anders war. Die Waarenzölle und Abgaben hat natürlich der Befrachter zu tragen. In den Certepartien wird häufig näher bestimmt, wie sich der Schiffer bei der Ein- und Ausklarirung der Ladung an den Zollstätten verhalten solle.

Bei solchen Befrachtungen, wo das Schiff für Rechnung der Rheder nach einem Hafen segelt, um dann erst für Rechnung des Befrachters eine Ladung zurückzubringen, sind folgende drei Bestimmungen häufig:

---

39. cf. Schwedisches Seerecht II. 8.

V. Einmal die Bestimmung, dass der Schiffer sich an den Correspondenten des Befrachters zu wenden habe, also nicht bloss des Rheders (Verfrachters).

VI. Ebenso die Bestimmung, dass die Rhederei einen gewissen Betrag an Waaren oder Baarschaften an den Correspondenten des Befrachters einsenden solle und für den Ertrag oder anderweitig ein Theil der Rückfracht für Rechnung der Rhederei angeschafft werden solle. Der Zweck ist, dass dem Befrachter (Ablader) die Completirung der Ladung erleichtert werde, indem er nun nicht das ganze Schiff zu beladen braucht.

VII. Endlich dass ein Supercargo (Cargadeur) mitgenommen werde. Siehe § 120.

§ 98. Ausfertigung der Certepartie[40]).

Nach den meisten Seerechten soll die Certepartie schriftlich abgeschlossen werden (§ 87), ohne dass aber ein Contract, über welchen keine schriftliche Urkunde abgefasst ist, ungültig wäre[41]). Nur existirt dort, wo Schriftlichkeit einmal verlangt wird, in der Regel, und bevor der Vertrag noch nicht durch ganze oder theilweise Uebergabe der Güter erfüllt ist, keine Contractsklage und demnach nur eine Klage auf Vollziehung des Contractes[42]).

Es ist aber sehr gewöhnlich, zur Abschliessung sich der Schiffsmäkler (§ 87) zu bedienen und auf Grund deren Schlussnoten den Contract abzuschliessen. Häufig aber wird eine Certepartie noch besonders notariell ausgefertigt oder doch beglaubigt. Hier wird der Abschluss des Contractes erst dann vollendet sein, wenn beiden Contrahenten die ausgefertigten Exemplare zugestellt sind.

---

40. cf. Pöhls S. 421. 22.

41. Das sagt schon Valin l. c. ad Art. c. liv. III. tit. I. Ebenso ist die Englische und Nordamerikanische Praxis. Kent l. c. 203, 4, der aber Schriftlichkeit mit Recht sehr empfiehlt.

42. Die Bestimmung des Römischen Rechts, dass es vor der Ausfertigung jedem Theile freistehe, von dem Geschäfte zurückzugehen, ist jetzt unpraktisch. pr. J, III. 24. L. 17. C. 4. 21.

Gerichtliche Ausfertigung oder Legalisirung ist nicht üblich, indessen in Kriegszeiten zu empfehlen, da in den Prisengerichten nur gerichtliche Urkunden einen öffentlichen Glauben zu haben pflegen.

Erst von dem Zeitpunkte der wirklichen Ausfertigung an datiren die gegenseitigen Verbindlichkeiten, und sind demnach erst von diesem Termine an die etwa beliebten Fristen in Betreff der Ladetage, der Absegelung etc. zu bestimmen. Doch versteht es sich von selbst, dass, wenn der eine Contrahent die Ausfertigung verzögerte, der andere auf Schadenersatz klagen könne [43].

§ 99. Befrachtung auf Stückgüter [44].

Durch eine förmliche Certepartie den Frachtcontract abzuschliessen, ist nach Europäischem Seerecht überall nicht nothwendig, indessen bei allen anderen Befrachtungsarten gewöhnlich, nur nicht bei der Befrachtung auf Stückgüter, wovon bereits im § 88 gesprochen ist. Man bedient sich zum besseren Bekanntwerden einer solchen beabsichtigten Befrachtung gewisser Proklamationen. Der Verfrachter oder dessen Correspondent oder der Schiffer oder deren Mäkler erlassen nämlich darüber in den öffentlichen Blättern, durch Anschlag an der Börse oder durch Zusendung von Karten an bekannte Ablader eine Bekanntmachung unter Angabe des Hafens oder der verschiedenen Häfen der Bestimmung und der bestimmten oder ungefähren Zeit der Abreise. Nach geschehener Meldung wird sodann mit

43. Das Schwedische Seerecht II. 1. bestimmt, dass wenn die bei der Schliessung des Frachtcontractes nöthigen Schriften (namentlich Certepartien und Connossemente) „von dem Schiffer, Befrachter „oder wer sonst Güter einladet, aufzusetzen versäumt sind und da„durch nachher unter den Parteien Streit entsteht: so soll jeder „von ihnen 15 Thaler Strafe erlegen, die dem Gerichte allein zu„fallen; auch soll weder ein Interlocut noch Endurtheil in der Sache „ergehen, bis solche Strafgelder erlegt sind; geschieht es trotzdem, „so ist das Urtheil kraftlos und ungültig."

44. Jacobsen, S. 229 ff. Pöhls, S. 423. Abbott 277. Siehe bereits oben § 88. n. III. und IV. sowie § 89 und § 103, bes. n. II.

jedem einzelnen Befrachter contrahirt über die Quantität der zu versendenden Güter und über den Preis der Fracht, ohne dass eine förmliche Certepartie geschlossen würde, sondern man begnügt sich hier mit einer mündlichen oder brieflichen Verabredung und mit der Gegenzeichnung der Connossemente bei der Uebergabe der Güter. (Siehe das folgende Kapitel.) Uebrigens können alle überhaupt beim Frachtcontracte möglichen Bedingungen verabredet werden, namentlich auch in Betreff der Zeit der Abfahrt, des Rechts der Zurücknahme der Güter von Seiten des Befrachters, auch in Betreff des Ortes, wo die (besonders kostbaren oder zerbrechlichen) Güter (etwa in der Cajüte) verpackt werden sollen. Namentlich ist die ausdrückliche Bedingung häufig, dass der Verfrachter (Schiffer) an die mit den einzelnen Befrachtern geschlossenen Contracte nicht gebunden sein solle, wenn er nicht eine volle (oder ³/₄ oder ⅔ etc.) Ladung erhalte, doch wird hier unter. voller Ladung überhaupt nur zu verstehen sein, dass der grössere Theil des Schiffes beladen sei.

Es hat überhaupt die Befrachtung auf Stückgüter einen gewissen bedingten, hypothetischen, ungewissen Charakter, indem nämlich für die Beständigkeit des Geschäftes die stillschweigende Voraussetzung unterliegt, dass die Ladung complett werde und dass davon überhaupt die Abreise abhänge.

Daraus erklären sich denn auch die absonderlichen Rechte der Ablader in Bezug auf die Zurücknahme der Güter. Dagegen will es scheinen, als ob diese ganze Unsicherheit und mithin auch die Privilegien des Geschäftes schwinden, wenn der Schiffer sich zur Abreise an einem bestimmten Tage unbedingt verpflichtet hat. Dann werden füglich die Ablader nicht mehr das Recht der Rücknahme der Güter ohne volle Frachtzahlung beanspruchen können, wenigstens söllte das wohl die Regel sein. Die particularrechtlichen Bestimmungen sind sehr verschieden.

Das Spanische Recht Art. 765 bestimmt sogar ganz allgemein, dass es jedem Ablader freistehe, die verladenen Güter wieder auszuladen, gegen Zahlung der halben Fracht, den Kosten der Verstauung und jeden Verlustes, der den andern Abladern daraus entstehen möge [45]. Das Franz. Recht Art. 291

---

45. Ja das Spanische Recht l. c. befugt aber die andern Ablader, sich der Ausladung zu widersetzen, wenn sie die Güter, die ausgeladen

stimmt damit überein**). Nach Holl. Recht (Art. 467) kann der Befrachter, wie alle Frachtcontracte, gegen Zahlung des halben Frachtpreises aufheben, so consequent gewiss auch bei der Befrachtung auf Stückgüter, gegen Zahlung dieser Hälfte die eingeladenen Güter zurücknehmen. Indessen heisst es Artikel 473 noch speziell, dass, wenn ein Schiff auf Stückgüter angelegt sei, ohne Bestimmung der Zeit, wie lange es in Ladung liegen solle, es jedem Ablader freistehen solle, ohne Frachtzahlung sein Gut wieder aus dem Schiffe zu nehmen, doch gegen Zurückgabe der durch den Schiffer gezeichneten Connossemente und gegen zulängliche Bürgschaft aller Nachmahnung, falls eines oder mehrere derselben abgesandt wären, und gegen Erstattung der durch das Laden und Löschen entstandenen oder noch zu entstehenden Kosten. Dagegen soll der Schiffer, sobald über die Hälfte geladen sei, acht Tage nach der an ihn ergangenen Aufforderung mit dem ersten guten Winde, Wasser und Gelegenheit absegeln, falls die Mehrheit der Ablader es verlangt, ohne dass im letzteren Falle irgend ein Ablader seine Güter zurücknehmen könne.

Hat der Verfrachter (Schiffer) eine Zeit bestimmt, wie lange das Schiff in Ladung liegen solle, so wird man ihn, wenn er express auf Stückgüter angelegt hat, nach Ablauf dieser Zeit nicht unbedingt für verpflichtet halten dürfen, abzureisen, wenn er nicht ausdrücklich unbedingt sich zur Reise auf jeden Fall am bestimmten Tage (nämlich bei günstigem Wetter) verpflichtet hat; sonst darf er noch auf Completirung der Ladung warten. Doch werden andererseits in solchem Falle die Ablader an den Contract nicht mehr gebunden sein und ihre Güter ohne alle Entschädigung zurücknehmen dürfen. Es verlangt dies die gegenseitige Billigkeit. Das Holl. Recht Art. 472 scheint den Schiffer (Verfrachter) aber unbedingt zur Abreise

---

werden sollen, übernehmen und den Betrag derselben nach den Facturen vergüten.

46. Doch will Bravard-Veyrières manuel du droit com. 383 dem Ablader das Recht zur Zurücknahme nur gegen die Zahlung der vollen Fracht einräumen, in dem Augenblicke, wo die Ladung complett sei, denn dann höre überhaupt die Ungewissheit in diesem ganzen Geschäfte auf.

zu verpflichten, wenn er sich nicht mit den Abladern wegen des ferneren Liegens verstehen könne.

Wenn nur der Schiffer den bestimmten Termin der Abreise innehält, also allenfalls auch mit incompletter Ladung abzugehen sich anheischig macht, so muss man den Ablader wegen Zurücknahme der Güter unbedingt für Zahlung der ganzen Fracht verpflichtet halten, falls die Gesetze nicht ausdrücklich etwas Anderes festsetzen.

Wenn ein Ablader bis zur wirklichen Abreise des Schiffes die versprochene Ladung gar nicht liefert, so muss er nichts destoweniger unbedingt die ganze Fracht zahlen, da ja der Schiffer wegen der Güter des Säumigen, der bis zum letzten Augenblicke vor der Abfahrt noch liefern konnte, einen Platz auf dem Schiffe offen zu lassen verpflichtet war. So entscheidet ausdrücklich das Preuss. Recht l. c 1646. 47.

Verändert der Schiffer, nachdem er bereits seine Anzeige erlassen, nachträglich seinen Bestimmungshafen, so muss er davon auch nachträgliche Anzeige machen und zwar gewiss denen, welchen er Karten gesendet, ganz besonders und jedem speziell. So das Englische Recht. Abbott S. 278.

Uebrigens kann es füglich keinen durchgreifenden Unterschied machen in Bezug auf die Pflicht der Ablader bei Zurücknahme der Güter die halbe oder die ganze Fracht zu zahlen, ob nun wirklich die Güter bereits eingeladen sind oder ob über das Frachtgeschäft erst eine Schlussnote oder anderweitige klagbare Verabredung vorliege und die Lieferung noch nicht erfolgt sei. Die Pflicht hängt vielmehr von den anderweitigen Umständen ab. Die einzelnen Seerechte unterscheiden denn auch Beides nicht. Ferner ist es Regel, dass erst dann eingeladen wird, wenn einige Aussicht oder meist wenn ganz bestimmte Gewissheit einer completten Ladung vorhanden ist. Uebrigens halte ich es durch den eigenthümlichen Charakter des Stückgüterfrachtcontracts allerdings gerechtfertigt, falls noch nicht einmal der Anfang mit der Ladung des Schiffes überhaupt gemacht ist und zugleich die Abgangszeit des Schiffes nicht unbedingt festgesetzt ist, dass jeder einzelne Ablader von dem Contracte ohne Pflicht irgend einer Entschädigung zurückgehen könne durch eine einfache Erklärung.

Beim Empfang der Güter gibt der Schiffer einen Empfangsschein und unterzeichnet die Connossemente.

§ 100. Schluss.

Einzelne Wirkungen des Frachtcontractes sowohl für den Verfrachter (Schiffer) als für den Befrachter mussten bereits bei den bisherigen Erörterungen gelegentlich mit angeführt werden. Im folgenden Kapitel sollen aber diese Wirkungen in ihrem Zusammenhange dargestellt werden; indessen wird dabei das in diesem Kapitel bereits Gesagte vorausgesetzt und nur andeutungsweise wiederholt werden.

Kapitel II.

Wirkungen des Frachtcontractes.

§ 101. Allgemeiner Charakter dieser Wirkungen. (Siehe § 100.)

I. Die Seegesetze schärfen die getreue Erfüllung des Frachtcontractes mit besonderer Strenge ein [1]).

Da der Frachtcontract ein zweiseitiger Vertrag ist, so erzeugt er gegenseitige Rechte und Verbindlichkeiten unter den Contrahenten, doch ist dabei nach allen Seerechten die Verpflichtung des Verfrachters und besonders von dessen Repräsentanten, nämlich des Schiffers überall strenger als die des Befrachters, namentlich in Bezug auf das Recht der Aufhebung des Contractes. Und scheint diese mildere Behandlung des Befrachters sich durch die einfache Betrachtung genügend zu erklären, dass der Schiffer in Bezug auf sein Vorhaben, nämlich die Reise, falls nur das Schiff tüchtig bleibt, viel weniger den vielfachen und mannigfaltigen, oft unerwarteten Conjuncturen des Handels-

---

1. cf. Pöhls, S. 437 und Oléron Seerecht Art. 21. Wisb. 34. Hans. Seerecht V. 5. Preuss. Seerecht von 1727 cap. V. Art. 6.

verkehres ausgesetzt ist als der Befrachter, der durch das Einfuhrverbot der zu versendenden Waaren, durch kriegerische Complicationen, wodurch vielleicht die beabsichtigte Gütersendung zu Kriegscontrebande wird, durch plötzliche Zollaufschläge in dem Lande, wohin die Waare gesandt werden soll, durch Bankerut seines Lieferanten oder seines Destinataires, durch falsche Berichte seiner Correspondenten, oder durch Stockungen in seinem eigenen Geschäfte etc., — zu plötzlichen Veränderungen seiner Handelsspeculationen, aus Rücksicht auf seine Selbsterhaltung, sich nicht selten veranlasst sehen muss. Die Seerechte befreien demnach den Befrachter viel leichter von der ganzen Erfüllung des Contractes und erlauben ihm davon zurückzugehen, wenn er nur dem Schiffer eine gewisse, den Umständen nach verschiedene Entschädigung leistet, die halbe oder die ganze Fracht nebst den Unkosten des Ladens, Löschens etc. Und diese letztere Entschädigungspflicht ist billig, denn es wäre zu hart, wenn man dem Schiffer (Verfrachter) zumuthen wollte, dass er allen Schaden tragen solle, damit nur der Ablader keinen Schaden trage. Das Ganze rechtfertigt sich aus Gründen der Billigkeit und aus der eigenthümlichen Natur des Handels- und Seerechtsverkehres.

II. Uebrigens hat die Art der Befrachtung keinen wesentlichen Einfluss auf die Wirkungen des Frachtcontractes, nur dass natürlich bei einer Befrachtung des ganzen Schiffes gegenüber einer Befrachtung eines blossen Theils und auf Stückgüter eine graduelle Verschiedenheit der Rechte des Befrachters vorliegt. Auch das ist im Allgemeinen ohne Einfluss, ob dem Frachtcontracte eine Certepartie zum Grunde gelegt sei oder nicht. Einige Modificationen der Wirkungen des Frachtcontractes nach allen diesen Seiten hin sind übrigens schon oben § 88 angegeben und sollen im Folgenden noch vermerkt werden.

III. Es steht zwar die allgemeine Regel fest, dass Jemand aus den Certepartien Dritter keine Rechte und Pflichten unmittelbar erwerben kann; doch bezieht sich dies nur auf solche Personen, welche solchem Geschäfte völlig fremd stehen, nicht auf die, welche mehr oder weniger als Bevollmächtigte bei dem Geschäfte von Dritten untereinander thätig sind, wie dies beim Befrachtungsgeschäfte der Fall ist mit den Abladern, sofern diese von den Befrachtern wie nicht selten verschieden sind, sowie mit den Empfängern (Destinatairen) der eingeladenen Güter,

endlich mit den Correspondenten, welche übrigens häufig zugleich die Ablader des Befrachters und zwar auch wohl der Rhederei selbst bei einer Befrachtung auf eigene Rechnung der Rhederei sind. Die gegenseitigen Rechte und Verbindlichkeiten des Verfrachters (der Rhederei) und des Schiffers sind bereits § 58—63 vorgetragen worden.

Die Correspondenten, Ablader und Destinataire erwerben nun aber Rechte aus dem Befrachtungsgeschäfte zwischen Verfrachter und Befrachter einzig und allein kraft des Zusammenhanges, in welchem sie durch ihre geschäftliche Thätigkeit mit den ursprünglichen beiden Contrahenten stehen und einzig und allein kraft einer Uebertragung der Rechte des Befrachters und resp. der Rhederei selbst. Sind sie vor Abschluss des Geschäftes nicht von demselben benachrichtigt und haben sie nicht ausdrücklich ihre Zustimmung zu ihrer Betheiligung erklärt, so sind sie erst an dem Geschäfte als, wenn auch nur mittelbare, Theilhaber zu betrachten, wenn ihnen durch gehörige Correspondenz eine Mittheilung gemacht ist und sie nun wenigstens durch unmittelbares Handeln im Interesse ihres Auftraggebers sich stillschweigend bei dem Geschäfte betheiligen. Noch einfacher ist es, wenn die Correspondenten, Ablader oder Destinataire von dem einen Contrahenten ein für allemal mit einer Generalvollmacht zur Thätigkeit für den Kreis solcher Geschäfte im Interesse des Auftraggebers bevollmächtigt sind.

Diese Personen erwerben aber diese Rechte in der Regel nur für den Auftraggeber oder sind ihm wenigstens dafür Ersatz zu leisten schuldig, so dass also z. B. der Destinatair für die empfangenen Waaren, falls die Sendung nicht zum Behufe der Tilgung einer Schuld des Befrachters statt hatte, den Preis derselben entrichten oder wenn dies so verabredet, Retouren machen muss etc.

Uebrigens werden namentlich die Ablader und Correspondenten, besonders wenn sie bereits in anderweitiger Geschäftsverbindung mit dem Verfrachter oder resp. Befrachter zuvor gestanden haben, im einzelnen Falle sich in der Lage befinden, als negotiorum gestores im Interesse des Verfrachters oder des Befrachters zu handeln, und dadurch Rechte aus der negotiorum gestio zu erwerben, auch wenn jeglicher spezieller Auftrag für das bestimmte Geschäft fehlte. Doch wird einmal hier der Schiffer nicht selten mitzureden haben und sodann kommen hier

überhaupt ganz einfach die Grundsätze der negotiorum gestio zur Anwendung. Z. B. ein Schiffer hat Waaren an A. abzuliefern; der will oder kann sie nicht in Empfang nehmen; der hier auch nicht speziell beauftragte Correspondent oder Ablader, auch wenn für diesen besonderen Fall der Schiffer nicht an sie gewiesen war, wird hier für einen anderen zahlungsfähigen Empfänger sorgen dürfen; doch wird auch dem Schiffer dabei ein Urtheil zustehen.

Die Pflichten aller dieser Personen (Correspondent, Ablader, Destinatair) aus dem Frachtcontracte bestimmter Dritten entspringen unmittelbar aus diesen Rechten und sind im Allgemeinen die von Bevollmächtigten oder resp. von negotiorum gestores. Von dem Augenblicke an, wo eine von diesen Personen, auch ohne ausdrückliche Erklärung, seine Thätigkeit in dem Geschäfte erweist, namentlich die ihm daraus erwachsenden Rechte annimmt, ist er auch aus dem Geschäfte für verpflichtet zu halten. Wenn auf Jemanden z. B. ein Connossement gezeichnet ist, so braucht er es zwar an sich nicht anzunehmen; hat er sich aber zur Annahme der Waaren in Folge desselben entschlossen, so ist er verbunden, die Fracht zu zahlen und alle sonstigen Bedingungen des Connossements zu erfüllen. Der Schiffer hat von diesem Augenblicke eine Klage gegen ihn [2]).

IV. Ferner ist es ein allgemeiner Grundsatz, dass dem Schiffe die Waare (d. h. überhaupt die eingeladenen Güter) und der Waare das Schiff verhaftet seien [3]). Die consequenteste Anwendung davon zeigt sich bei der Havariegrosse.

§ 102. Pflichten des Schiffers vor der Reise, im Allgemeinen [4]).

I. Vor Allem muss er sein Schiff in jeder Beziehung in seetüchtigen und gerade für die vorhabende Reise zweckdienlichen genügenden Stand setzen. Es ist hierüber bereits § 92 sowie auch § 63 das Nöthige gesagt.

---

2. Vergl. übrigens wegen dieses ganzen § besonders Pöhls.

3. cf. Jacobsen 229. Cleirac, us et coutume pag. 72.

4. Pöhls S. 439 ff.

II. In Bezug auf die Ein- und Ausladung der Güter in das und aus dem Schiff haftet der Schiffer nicht nur für die Versehen seiner Leute, sondern namentlich auch dafür, dass die dazu erforderlichen Werkzeuge, Winden, Taue [5]) etc. im gehörigen Stande sind. Auch gibt es gewisse Regeln, wie und in welcher besonderen Weise (z. B. ob mit Haken, ob mit Schlingen etc.) die einzelnen Arten der Güter an und vom Bord gezogen werden. Der Schiffer hat auch diese von seinen Leuten befolgen zu lassen und haftet hier überhaupt für allen Schaden, der, in der angegebenen Weise, an den Gütern geschieht. Für den Zufall haftet der Schiffer natürlich nicht. Casum sentit dominus, also der Eigenthümer der Güter.

III. Insbesondere hat er für gute Stauung und Garnirung zu sorgen. Siehe gleichfalls § 92 sowie 63. Selbst in dem Falle, wenn, wie dies häufig in den Häfen des Mittelmeers der Fall ist, zum Behufe der Beladung der Schiffe eigene beeidete Stauer angestellt sind, wird der Schiffer nicht von den Folgen einer schlechten Stauung befreit. Selbst ein solcher Stauer muss in seiner Arbeit von dem Kapitäin controlirt werden. Doch wird allerdings eine solche von einem kunstverständigen Stauer eingerichtete Ladung die Vermuthung der Tüchtigkeit für sich haben und demnach derjenige, welcher in dieser Beziehung gegen den Schiffer klagen will, den Beweis des Gegentheils, also der schlechten Stauung und (oder) Garnirung zu führen haben. Ohne ganz besondere Genehmigung der Befrachter sollen keine Güter auf das Verdeck des Schiffes geladen werden.

IV. In den folgenden §§ soll nun im Einzelnen 1) von der Pflicht des Schiffers, die Ladung einzunehmen, 2) von dem Recief oder Ladeschein, 3) von den Connossementen, 4) vom Manifest (§ 115), endlich 5) von der Clarirung (§ 116) gesprochen werden.

---

5. Nach den alten Seerechten kann der Schiffer die Taue etc. den Kaufleuten (Befrachtern) zeigen und wird nach Billigung derselben von aller Verantwortlichkeit frei. Bei der heutigen Grossartigkeit des Verkehres ist dies unpraktisch. cf. Oleron Seerecht 10. Wisb. 22. 47. Placat Philipps II. l. c. Art. 7.

§ 103. Insbesondere Pflicht zur Annahme der Güter [6]).

I. Sobald der Schiffer seine Bereitschaft zur Einnahme angekündigt hat oder falls ein bestimmter Termin in dieser Beziehung angesetzt war, an diesem, hat der Schiffer unweigerlich die Güter aufzunehmen. Doch versteht es sich von selbst, dass, wenn mehrere Ablader an demselben Tage sich zur Ablieferung melden, erst einer nach dem anderen expedirt werden kann und indem einer auf den anderen wartet, der Schiffer die Versäumniss nicht zu vertreten hat. Dagegen soll der Schiffer, wenn er zuvor von der Absicht gleichzeitiger Einladungen mehrerer Befrachter wusste, diesen gehörige Anzeige machen, damit Collisionen vermieden werden. In der Regel zeigen die Befrachter die Ankunft ihrer Güter zuvor an; das ist zweckmässig, aber nicht nothwendig.

II. Bei einer Ladung auf Stückgüter wird in der Regel erst dann mit der Einladung begonnen, wenn in Folge der bereits geschehenen Anmeldungen eine volle Ladung zu erwarten steht. Falls mithin nichts Anderes verabredet ist, braucht der Schiffer keine Stückgüter an Bord eher zu nehmen, ja er darf diese Güter füglich nicht eher annehmen, da er erst dann eine gehörige Stauung der Güter wird vornehmen können, wenn er eine Uebersicht aller oder doch der meisten zu ladenden Güter hat. Hat der Schiffer (Verfrachter) bei der Befrachtung auf Stückgüter unbedingt einen Termin der Abreise festgesetzt, so wird man ihn dann zur Abreise für verpflichtet halten und ihm noch höchstens eine Zeit zur Ladung der angemeldeten Güter bewilligen, obgleich er verpflichtet ist, diese schon so früh abzufordern und einzunehmen, dass er pünktlich absegeln könne. Hatte aber der Schiffer keine unbedingt bestimmte Zeit zur Abreise festgesetzt, so wird die stillschweigende Bedingung für diese Art der Befrachtung billiger Weise die sein, dass der Schiffer eine volle Ladung habe, worunter man aber füglich schon ein über die Hälfte [7]) beladenes Schiff verstehen darf,

---

6. Pöhls 440.
7. So Pöhls l. c. Valin dagegen fordert allgemein eine grössere Quantität von Gütern. Comment. ad Art. 1. (liv. III. tit. 3.)

da schon in solchem Falle der Transport in der Regel gewinnbringend sein wird. Die Befrachter werden dann wenigstens ein Recht haben, den Schiffer zur Abreise zu zwingen oder ihren Contract als aufgehoben zu betrachten. Eine Entschädigung aber wird man auch in diesem Falle, vor der wirklichen Einladung der Güter, dem Schiffer nicht aufbürden dürfen.

Die Particularrechte enthalten eigenthümliche Bestimmungen, sind aber nicht erschöpfend. Siehe übrigens bereits § 99.

III. Der Befrachter darf den vollen bestimmten, verdungenen Raum des Schiffes für seine Ladung verlangen oder wenn nach Mass, Gewicht, Stückzahl verdungen ist, fordern, dass überhaupt Alles eingeladen werde. Ja wenn der Schiffer noch leeren Raum hat und ohne sein Schiff zu überladen noch mehr Güter aufnehmen kann, so ist er gehalten, auch mehr Güter des Befrachters, als ursprünglich verabredet war, in das Schiff aufzunehmen, denn dies erfordert die Billigkeit sowie die Natur des Handelsverkehres, da der Kaufmann die zu verladenden Güter nicht selten nur einer Pauschsumme nach kennt und kennen kann; und zwar wird dafür ein Frachtzuschlag im Verhältniss zu der verabredeten Fracht für die anderen Güter zu zahlen sein. Das Span. Recht Art. 760 sowie das Holl. Recht Art. 469 bestimmen dies ausdrücklich, und das erstere befugt zugleich mit vollem Rechte den Schiffer, die etwa zu viel bereits an Bord geschafften Güter, wenn er sie nicht unter Deck placiren kann, auf Kosten des Befrachters wieder auszuladen. Doch ist wohl in Bezug auf den Preis für die Fracht der mehr als verabredet war verladenen Güter die Voraussetzung zu machen, dass der Schiffer den übrigen Raum nicht besser hätte vermiethen können, denn dann ist ihm eine verhältnissmässige Zulage zu machen. Siehe § 91.

IV. Hat der Schiffer mehr Güter zu laden sich durch die Contracte verpflichtet, als sein Schiff nachträglich wirklich fassen kann, so haftet er denjenigen, deren Güter nun ganz oder theilweis nicht verladen werden können, für allen Schaden und muss sich bis zur Höhe der nicht verladenen Güter einen verhältnissmässigen Abzug von der stipulirten Fracht gefallen lassen. Holl. Recht Art. 459. Uebrigens, wie schon oben § 91 erörtert wurde, haben hier die bereits eingeladenen Güter vor allen anderen, wenn gleich über die letzteren ältere Frachtcontracte abgeschlossen sind, den Vorzug; sonst aber entscheidet das Alter

der Contracte. — Nach Preuss. Rechte l. c. § 1050—1067 steht es aber sogar dem Befrachter frei, die zurückgelassenen Güter auf Gefahr und Kosten des Schiffers anderweitig nachzuschicken, nachdem er zuvor Protest erhoben; doch soll der Schiffer hiernach überhaupt von allem Ersatze frei sein, wenn sein Schiff auf dieser selbigen Reise verloren geht.

V. Ist der Schiffer durch höhere Gewalt oder reinen Zufall verhindert, Alles einzunehmen, so kann der Befrachter nur verhältnissmässige Minderung der Fracht verlangen, denn jedenfalls ist in einem solchen Falle nur für die wirklich verladenen Güter Fracht zu zahlen, soweit den Befrachter dabei nicht etwa eine Schuld trifft. cf. Preuss. Recht l. c.

§ 104. Ladeschein und Ladebuch.*)

I. Der Steuermann des Schiffes hat gewöhnlich die Pflicht, die ankommenden Güter in Empfang zu nehmen. Er darf nur solche Güter annehmen, welche mitzunehmen der Schiffer sich bereits contractlich verpflichtet hat. Nimmt er andere an Bord, so geschieht das auf seine persönliche Verantwortung, der Schiffer ist dadurch nicht gebunden und kann sie sofort wieder zurückweisen (siehe bereits § 87 n. III.); denn es hat der Steuermann überhaupt nur das Mandat, bereits verdungene Güter einzunehmen, nicht aber Frachtcontracte abzuschliessen.

II. Der Steuermann oder Schiffer selbst muss ein genaues Verzeichniss aller einzelnen verladenen Güter unter Angabe der Namen des Absenders, des Empfängers, der Verpackung, der Signatur, des angeblichen Inhalts, des Bestimmungsortes, auch der etwanigen Mängel der Verpackung etc. unter genauer Angabe der einem einzelnen Absender gehörigen Güterpartien anfertigen. Freilich ist man meist nicht so ganz genau bei der Anfertigung dieser Rolle, welche gewöhnlich Ladebuch genannt wird, obgleich sie meist nur ein Heft von wenigen Blättern ist.

III. Der Ueberbringer der Güter erhält dann sofort bei der Ablieferung einen Empfangs- oder Ladeschein (recepisse,

---

*) S. Pöhls S. 415 ff.

receive, auch Recief) genannt, der nichts Anderes als ein Auszug der wesentlichen Notizen aus dem Ladebuch sein soll. Er bildet die Grundlage der Connossemente und ist demnach mit möglichster Genauigkeit auszufertigen, namentlich sind Mängel in der Verpackung etc. darin mitzuvermerken.

IV. Dies Recief ist ein kaufmännisch sehr wichtiges Document. Es ist eine Art von Papier au porteur, d. h. es wird nach Europäischem Handelsrecht jeder Inhaber desselben als gehörig legitimirt angesehen, um von dem Schiffer die Unterzeichnung des Connossementes zu verlangen, woran sich denn die wichtigsten Folgen in Bezug auf den Uebergang des Dispositionsrechtes über die Connossemente und über die Güter selbst knüpfen. Siehe in den folgenden §§ die Lehre von den Connossementen. Demnach gehört denn das Recief zu den negotiablen Papieren und kann auf dieselbe Art wie diese Papiere überhaupt veräussert werden.

V. Der Schiffer ist durch das Recief seines Steuermannes (siehe jedoch n. I.) unbedingt verpflichtet; also haftet er nun namentlich für die nach Angabe des Reciefs eingeladenen Güter und muss dem Inhaber gegen Einlieferung des Reciefs das Connossement zeichnen.

§ 105. Von den Connossementen im Allgemeinen[9]).

In Ausführung des Frachtcontractes hat der Schiffer das sog. Connossement oder Ladeschein (bill of lading)[10])

9. Wegen der Lehre von den Connossementen cf. Thöl, Handelsrecht. (Göttingen 1841) § 80. 81; Abbott l. c. (6) besonders S. 278—92; Boulay-Paty II. tit. 7. pag. 300—28; Pardessus n. 722 ff.; Jacobsen, 233 ff.; Pöhls 447 ff.; Kent l. c. lect. 47. n. 2. S. 206—8. Die neueren Seerechte haben alle besondere Abschnitte über die Connossemente.

10. Das Wort Connossement (Französisch: connaissement) stammt aus dem Lateinischen cognoscere (erkennen) und näher aus dem Italienischen conoscere, conoscimento (wie es noch jetzt im Italienischen heisst). Im südlichen Frankreich ist der Name police de cargaison (ou de chargement) gewöhnlich. Lateinisch heisst es: literae recognitionis oder apochae oneratoriae.

zu unterzeichnen, welches ein förmliches Anerkenntniss des wirklichen Empfanges der Güter ist und die Verpflichtung zum Transport und zur Ablieferung derselben enthält. Das Recief ist zwar schon etwas Aehnliches; auch dieses enthält ein Bekenntniss der eingeladenen Waaren, doch nur in Weise einer einfachen Quittung und ohne ausdrückliche Bezugnahme auf den Frachtcontract, überhaupt ohne alle Förmlichkeit. Das Connossement dagegen nimmt ausdrückliche Beziehung auf den Frachtcontract, ja in Ermangelung einer über den Frachtcontract abgeschlossenen Certepartie ersetzt es zugleich denselben. Ferner ist es eine förmliche contractliche Urkunde, welche in sich so viel juristischen Inhalt und mit sich eine solche starke Verpflichtung trägt, dass sie sich zur Versendung in die Fremde eignet. Es ist zwar schon das Recief ein negotiables Papier, mit dem aber keine eigentlichen kaufmännischen Geschäfte getrieben zu werden pflegen; dagegen ist das Connossement im Europäischen Handelsverkehr ein sehr gewöhnliches Zahlungsmittel oder doch ein Mittel zur Erleichterung des Handelsverkehres in Kauf- und Tausch-Verhältnissen. Das Recief gibt ferner nur das Recht auf die Ausfertigung des Connossements, dagegen der Connossementsinhaber mehr oder weniger eine Dispositionsbefugniss über die Güter erhält.

Certepartie und Connossement sind gleichfalls von einander verschieden: die erstere macht niemals die letztere unnöthig, wohl aber kann das Frachtgeschäft auch ohne Certepartie auf Grundlage des blossen Connossements rechtsbeständig existiren, wie dies bei Stückgüterbefrachtungen sogar die Regel ist. Erst das Connossement ist der wahre Beweis der wirklichen Verladung der Güter. Die Certepartie begründet zwar den Frachtcontract und enthält das contractliche Versprechen der Lieferung der Güter in das Schiff, abgesehen von anderen besonderen Verpflichtungen, die aus ihr für Schiffer und Befrachter folgen. Das Connossement enthält aber das Bekenntniss der wirklichen Erfüllung des nach der Certepartie contractlich stipulirten Versprechens der Ladung, ist also das Zeugniss der wirklich erfolgten Ausführung des Frachtcontractes. Es ist mithin stärker als die Certepartie und kann drum diese letztere allenfalls ersetzen. Die Certepartie ist aber in der Regel dem Umfang nach grösser, indem sie alle näheren Bestimmungen und Verpflichtungen des Frachtcontractes enthält, dagegen das Con-

nossement in der Regel nur, wenigstens wenn eine Certepartie zuvor geschlossen ist, eine kurze Uebersicht der contractlichen Verpflichtungen enthält, indem man sich dabei ausdrücklich oder auch stillschweigend auf die näheren und besonderen Bestimmungen der zum Grunde liegenden Certepartie bezieht; doch ist dieser Unterschied nicht so wesentlich, dass nicht auch alle jene Bestimmungen der Certepartie im Connossemente stehen könnten und ist es bei Frachtcontracten ohne Certepartie sogar nützlich und nothwendig, jene Bestimmungen alle mit in das Connossement aufzunehmen.

Das Connossement ist die Wirkung des durch die Certepartie abgeschlossenen Frachtcontractes und zugleich dessen Ausführung, wenigstens von Seiten des Befrachters in Bezug auf die Einladung und des Schiffers in Bezug auf den Empfang der Güter, woran sich denn die weiteren eigenthümlichen Wirkungen des Frachtcontractes mit ihren Rechten und Pflichten für Befrachter und Schiffer in Bezug auf den Transport sowie die Ablieferung, endlich in Bezug auf die Frachtzahlung etc. knüpfen.

Wo keine Certepartie abgeschlossen war, so ist das Connossement zugleich die einzige Urkunde über das Dasein des Frachtcontractes, also so zu sagen zugleich die Certepartie selbst.

Uebrigens sind die Connossemente zwar so sehr zur Beförderung eines schnellen und sicheren Verkehres geeignet, dass sie nicht leicht entbehrt werden können. Doch sind sie nicht absolut nothwendig und es gibt Geschäftskreise im Seehandel, wo sie regelmässig nicht vorkommen (namentlich bei der kleinen Küstenfahrt wegen der Unbedeutenheit und desshalb auch meist völligen Formlosigkeit eines solchen Handelsverkehres, sowie wenn die Ladung von den Rhedern selbst auf ihre eigene Rechnung gemacht wird), indem man sich hier nur der einfachen Frachtbriefe bedient. Ja in eilenden Fällen geschieht es auch wohl, dass man sich mit einer blossen Declaration der eingeladenen Güter im Ladebuche und allenfalls dem Recief begnügt, namentlich wenn die Güter dem Kapitain erst kurz vor der Abreise übergeben werden oder auch wenn sie von geringem Werthe sind oder Paçotille betreffen. Vergl. Pardessus, l. c. 634, 708, 724.

§ 106. Form und Beweiskraft des Connossements.

Das Connossement wird schriftlich abgefasst und ist dabei notarielle oder gerichtliche Legalisirung oder Ausfertigung nicht üblich, sondern wird dasselbe wie die meisten anderen kaufmännischen Documente blose als eine Privatschrift ausgefertigt, doch ist in manchen Ländern Stempelung nothwendig, ebenso wie bei Certepartien und hat die Unterlassung in den verschiedenen Ländern verschiedene Folgen, nämlich bald Unklagbarkeit aus dem Geschäfte, bald nur eine Geldstrafe. Gewöhnlich fasst dasselbe der Ablader (Befrachter) ab und legt es dem Schiffer zur Unterzeichnung vor. Es werden aber mehrere, natürlich gleichlautende Exemplare des Connossements ausgefertigt, wovon eins der Schiffer erhält, damit er auf Grund desselben wisse und autorisirt sei zur Ueberlieferung der Güter an den Consignatair. Ein anderes Exemplar empfängt der Rheder, damit er die ihm zukommende Fracht sowie überhaupt seine Rechte und Verpflichtungen aus diesem Geschäfte kenne und auf Grund der Urkunde zur Ausübung bringen könne. Ein drittes erhält der Ablader (Befrachter), mit dem denn hier überhaupt unmittelbar contrahirt wird und der es zur sicheren Documentirung des vollendeten Abschlusses des Geschäfts braucht und z. B. namentlich es nöthig hat, um auf dasselbe hin die Waaren, die bereits unterwegs sind, zu verkaufen, oder um die Ladung, im Fall einer Contribution oder Versicherung, darzuthun. Endlich erhält der Consignatär ein viertes Exemplar, damit er den Zustand, die Qualität und Quantität der übergebenen Waaren mit dem im Connossemente angegebenen erkennen könne und sich entscheide, ob er sie pure in Empfang nehmen oder ob er protestiren wolle; auch bedarf der Consignatär des Connossements zur Sicherung des Privilegiums seiner etwanigen Vorschüsse auf die Waaren und um seine Dispositionsbefugnisse über die Waaren auszuüben [11]).

Im Französischen (Art. 282) und Holländ. Rechte (Art. 509) wird die Ausfertigung dieser vier Exemplare gesetzlich geboten. Im Preuss. Rechte (§ 1670) werden nur drei Exemplare geboten,

---

11. cf. Pardessus l. c. n. 723.

und dies ist auch Englische und Nordamerikanische Praxis, obgleich diese schwankt, wie denn nach Abbott l. c. S. 279 oft nur zwei oder drei ausgestellt werden, wogegen Kent, l. c. 209 drei als gewöhnlich (commonly) bezeichnet. Doch kann der Befrachter noch ein viertes verlangen. Das Spanische Recht (Art. 800) und trotz obiger Bestimmung auch das Holländ. Recht (Art. 510) verpflichtet schlechthin den Kapitain soviel Exemplare zu unterzeichnen, als der Ablader verlangt und wird man dies in der Natur des Seehandelsverkehres begründet finden; denn es wird dem Befrachter nicht selten nützlich, ja nothwendig sein, um über seine versandte Waaren nachträglich andere Dispositionen treffen zu können, noch ein oder einige Reserveexemplare des Connossements in den Händen zu haben und eiligst versenden zu können. Auch schadet ja eine Ausfertigung von auch noch so viel Exemplaren dem Kapitain nichts.

Alle Connossemente müssen gleichen Inhalt haben, dasselbe Datum enthalten und ausdrücken, wie viel Exemplare überhaupt gezeichnet sind [12]), so dass mithin, wenn bereits Versendung eines (z. B. von vier) Exemplaren stattgefunden und demnach überall in den einzelnen Connossementen von vier Exemplaren die Rede ist, der Kapitain nicht mehr gezwungen werden kann, ein fünftes zu unterschreiben.

Das Holländische (Art. 509) und das Französ. (Artikel 282) bestimmen, dass spätestens 24 Stunden nach Empfang der Ladung am Bord die Unterzeichnung erfolgen solle. Doch kann man dies nicht als gemeinrechtliche Bestimmung ansehen, vielmehr kommt es hier auf die Usanz an und ist zugleich den

---

12. So das Preuss. Recht § 1670 und das Span. Recht l. c. Artikel 800. Pardessus n. 723 hält es nicht für nöthig, dass die Anzahl der (in Frankreich nothwendigen vier, sogenannten Original-) Exemplare auf jedem Connossemente erwähnt sei. Doch wird diese Angabe der Exemplare nur da fehlen dürfen, wo sich diese Anzahl, weil gesetzlich geboten, so zu sagen von selbst versteht und werden z. B. auch in Frankreich mehr als vier Exemplare ausgefertigt, so würde dies füglich auf den einzelnen Connossementen ganz besonders zu notiren sein. Uebrigens verlangte die Ordonnanz von 1681 Art. 3. liv. III. tit. 2. nur drei Exemplare.

Umständen billige Rechnung zu tragen. Als ein gefährlicher Missbrauch und völlig gegen die Natur und das Wesen des Connossements erscheint es aber, wenn dasselbe, wie bisweilen geschieht, von dem Kapitain bereits vor der Einladung der Waaren in das Schiff unterzeichnet wird [13]).

Das Französische Recht verlangt, dass alle (vier) Exemplare vom Kapitain und vom Befrachter unterzeichnet seien; doch hat wohl sonst der Befrachter nur des Capitains Connossement nothwendig zu unterzeichnen, wie dies auch das Span. Recht Art. 800 ausdrücklich vorschreibt, obwohl eine Unterzeichnung aller auch von Seiten des Befrachters räthlich erscheint. In der Praxis unterzeichnet aber in der Regel nur der Kapitain überhaupt das Connossement.

Gewöhnlich existiren an den verschiedenen Handelsplätzen bereits gedruckte Formulare für die allgemeinen Bestimmungen der Connossemente und brauchen denn nur die leeren Stellen mit den besonderen Bestimmungen der Zahlen, der Arten der

---

13. Das Span. Recht Art. 809 erklärt mit vollem Rechte: Die Kapitaine werden mit der Einrede nicht gehört, dass sie die Connossemente in gutem Glauben und unter dem Versprechen gezeichnet hätten, dass ihnen die darin bezeichneten Güter hätten überliefert werden sollen. Trotzdem erklärt aber noch neuerlich Boulay-Paty, cours d. d. II. 303: l'affréteur n'est nullement obligé d'attendre que le navire soit entiérement chargé. En cas de refus de la part du capitaine, il peut faire assigner celui-ci, pour l'y faire condamner; si non, pour voir dire que le jugement qui interviendra vaudra signature. Dans ce cas, le capitaine est seulement condamné aux dépens, pour tous dommages et intérêts, parce que l'affréteur ne souffre point de son refus. Und schon der berühmte Valin, comment. ad Art. 4. tit. des connaissemens (III. 2.) fast wörtlich ebenso. Es kann nicht geläugnet werden, dass das Interesse des Befrachters eine solche vorzeitige Unterschrift des Kapitains bisweilen wünschenswerth macht und dass der Kapitain im praktischen Leben sich oft durch den Credit des Befrachters dazu wird bestimmen lassen. Aber einmal kann man juristisch den Kapitain keinen Falls dazu für verpflichtet halten und dann ist es für den Kapitain allemal gefährlich, da er fürs Erste nach den Angaben des Connossements für die Ablieferung der Güter haftet.

Güter, der Namen des Schiffes, des Ortes, der Personen etc. handschriftlich ausgefüllt zu werden [14]).

In alten Zeiten unterschrieb statt des Schiffers der Schiffsschreiber. Uebrigens kommt der letztere bisweilen, selbst auf Kauffahrern doch noch vor, z. B. in Holland, wie denn Pöhls S. 450 zwei Fälle anführt. Die Ordonnanz von 1681, Artikel 1. liv. III. tit. 2. setzt ihn auch noch voraus. Der Schiffer unterzeichnet eigentlich im Namen des Verfrachters (Rheders), wenigstens verpflichtet er denselben durch die Unterschrift des Connossements, soweit überhaupt der Schiffer den Rheder verpflichten kann und bezieht sich das selbst auf irrige Angaben in dem Connossemente, z. B. dass die Fracht vor der Abreise bereits bezahlt sei, wenn dies auch nicht der Fall war, wenigstens zu Gunsten des Consignatärs, der sich nun keine Fracht anrechnen zu lassen braucht.

In dem angeführten Falle entschied sich auch Lord Tenterden in the case Howard v. Tucker, bei Abbott (Lord Tenterden) l. c. Seite 281, hierfür, da sonst die Englische Praxis in vielen ähnlichen Fällen sehr unbestimmt und schwankend gewesen ist und bald so, bald so entschieden hat. Siehe desshalb die anderen bei Abbott l. c. angeführten Beispiele.

Wenn Abweichungen unter den mehreren Exemplaren der Connossemente stattfinden, so wird nach den Umständen über die grössere Glaubwürdigkeit des einen oder anderen Documentes zu entscheiden sein, indem man namentlich auf die etwa zum Grunde liegende Certepartie zurückgeht, ferner untersucht, ob keine Radirungen, Aenderungen oder Fälschungen anderer Art, namentlich in den Unterschriften vorgefallen sind, endlich zu wessen Gunsten die andere Lesart sei und wer sich auf sie berufe [15]). Dabei enthält das Franz. Recht (l. c. Art. 284) die gewiss allgemein anzuerkennende Bestimmung, dass (im Fall

---

14. Das Preuss. Recht l. c. 1672 verlangt, dass die Anzahl der Collis in den Connossementen mit Buchstaben geschrieben und die leer gebliebenen Plätze durchstrichen werden sollen.

15. Das Holl. Recht Art. 514 räumt demjenigen den Vorzug ein, „welcher am meisten in der Ordnung ist.“ Wegen Pöhls Ansichten bei abweichenden Connossementen siehe denselben l. c. S. 475. 76.

einer Verschiedenheit zwischen den Exemplaren über dieselbe Ladung) dasjenige, welches sich in den Händen des Kapitains befindet, Beweiskraft habe, wenn es von dem Befrachter oder[16]) dessen Commissionär eigenhändig ausgefertigt (rempli) sei, nämlich gegenüber dem Befrachter und dessen Repräsentanten, also auch dem Empfänger der Waaren; dass aber umgekehrt gegen den Kapitain das Exemplar Beweiskraft verdiene, was der Befrachter oder Consignatär vorzeige, wenn es der Kapitain eigenhändig ausgefertigt (d. h. doch wohl nur: unterschrieben) hat. Das Spanische Recht Art. 801 setzt, was sich von selbst versteht, noch hinzu: besitzen die beiden abweichenden Connossements gegenseitig dieses Erforderniss, so richtet man sich nach den durch die Parteien geführten Beweisen und hat der Richter, wenn kein anderer allgemeiner Massstab da ist, namentlich nach dem Eide derjenigen Partei zu entscheiden, von der er vermuthet, dass sie durch Irrthum eine Angabe eingerückt habe, deren Unrichtigkeit ihr schädlich wäre. Pardessus n. 729.

Stimmen dagegen die mehreren, in gehöriger Form abgefassten Connossementsexemplare mit einander überein, so bewirkt das Connossement unter allen bei der Ladung interessirten Parteien vollen Beweis[17]). Dritten wird man allemal den Beweis des Gegentheils einräumen müssen, ja ich möchte überhaupt den Beweis des Gegentheils auch den Parteien gestatten, und scheint es zu genügen, dass, um Weitläufigkeiten, Zögerungen und Stockungen des Handelsverkehres der Parteien zu vermeiden, auf Grund des ersten Beweises ein Urtheil erfolgen dürfe, und dass die Erklärung von der Erbringung des Gegenbe-

---

16. Das Spanische Recht stimmt mit dem Französischen überein, sagt aber: wenn es von der Hand des Abladers oder seines Handlungsdieners gänzlich oder wenigstens der nicht gedruckte Theil geschrieben ist. Es wird wohl überhaupt unter Ausfertigung nur die Unterschrift, wenigstens gemeinrechtlich, zu verstehen sein.

17. Das Franz. Recht Art. 283 setzt noch hinzu: unter ihnen und den Versicherern. Das Holl. Recht Art. 511 sagt: zwischen den Parteien und zwischen denen, die Antheil an der Ladung haben und den Versicherern; doch bleibt letzteren der Beweis des Gegentheils vorbehalten.

weises keinen Suspensiveffect dieses Urtheils habe, also mehr restitutorisch wirke [18]).

Doch ist hier wohl folgende Beschränkung hinzuzufügen, die das Holl. Recht Art. 514 ausdrücklich aufstellt und die aus der Natur des Seehandels sich zu rechtfertigen scheint: Wenn nämlich auch der Schiffer beweisen kann, dass die im Connossement angegebene Quantität Güter nicht in das Schiff hat geladen werden können, z. B. weil es zu klein dazu war oder weil solche Masse (Eisens, Kupfers, als zu schwer) das Schiff hätte sinken machen oder weil an dem dasigen Platze soviel an dergleichen Waare überhaupt nicht vorhanden gewesen etc., — so gilt dieser Beweis zwar gegen den Ablader; doch ist der Schiffer nichtsdestoweniger verbunden, den Consignatär schadlos zu halten, falls dieser, auf den Grund des Connossements, an den Ablader mehr bezahlt oder vorgeschossen, als das Schiff eingenommen hat; den Regress des Schiffers an den Ablader vorbehalten. Denn es scheint billig einmal, dass durch des Kapitains Nachlässigkeit und Pflichtwidrigkeit der Consignatär nicht leide, dass aber auch dem betrügerischen Ablader sein dolus nichts nütze.

Ferner muss man zur Sicherheit des Kapitains und eben wegen seiner strengen Verhaftung dem Kapitain, wie dies gleichfalls Holländisches Recht ist, die Befugniss einräumen, wenn ihm die Güter nicht zugezählt, zugewogen oder zugemessen sind, auf den Connossementen anzumerken, dass ihm die Art, die Zahl, das Gewicht oder das Maass der Güter unbekannt sei; doch wird dies füglich nur in Bezug auf die Exemplare von Beweiskraft sein, die er sofort nach der Unterschrift ausgeliefert hat, nicht auf das, was er selbst in Händen behält. Dasselbe gilt von Bemerkungen wegen fehlerhafter Emballage, wegen Beschädigungen der Güter etc.

Bei der Unterschrift der Connossemente kann der Kapitain mit Recht verlangen, dass ihm das Recief als der vorläufige Empfangschein der Ladung wieder zurückgestellt werde, wie dies denn das Holl. Recht ausdrücklich bestimmt, wogegen das Span. Recht Art. 810 es durch die Ausfertigung des Connossements für anullirt erklärt. Ausserdem sind aber die Ablader

---

18. Das Preuss. Recht (arg. § 1674) scheint überall den Gegenbeweis zuzulassen.

verbunden, dem Kapitain die Zollscheine (Clarirungsscheine)[19] über die verladenen Waaren zuzustellen und zwar nach Franz. Rechte gleichfalls in jenen 24 Stunden, innerhalb welcher der Kapitain die Connossemente zu unterschreiben hat.

§ 107. Inhalt des Connossements.

Das Connossement ist mithin diejenige Urkunde, welche nach beendigter Abladung[20]) und zwar auf Grund des vorläufigen Empfangscheins (Recief) und nach dessen wie nach den Bestimmungen der etwanigen Certepartie ausgestellt wird und worin der Schiffer die genannten Waaren empfangen zu haben bekennt und an den bestimmten Ort abzuliefern verspricht. Dasselbe muss enthalten[21]);

1) Den Namen des Schiffes und des Schiffers. Auch nennt man wohl den Hafen, wo das Schiff zu Hause oder resp. registrirt (z. B. England) oder matriculirt (Spanien) ist. Ist keine Certepartie vorhanden, so ist es zweckmässig, die Nationalität des Schiffes zu bezeichnen, besonders in Kriegszeiten.

2) Ein genaues Verzeichniss der verladenen Waaren nach Maass, Gewicht, Gattung, mit Angabe der Packe, Kisten, Tonnen und deren Signaturen, sowie das Bekenntniss, sie empfangen zu haben. Dabei darf der Schiffer, wie bereits § 106 bemerkt, seine Bemerkungen wegen Beschädigungen, schlechter Verpackung oder wenn die Fässer und Kisten nicht ganz voll sind etc. am Rande oder bei seiner Unterschrift machen. Bemerkt er die Beschädigung etc. erst nachträglich, wo vielleicht bereits ein Connossement in die Fremde geschickt war, so muss er, um nicht in Verlust zu gerathen, Alles anwenden, damit der Ablader selbst und zwar auf das in den Händen des Schiffers befindliche Exemplar einen bezüglichen Vermerk eigenhändig mache. Wird

---

19. Franz. Code d. c. Art. 282.

20. Der Ausdruck Abladen, Verladen, Beladen ist im Seerecht eigenthümlich; wir haben aber keinen Anstand genommen, dafür in gleicher Bedeutung die Ausdrücke Verladen, Beladen zu gebrauchen, die allerdings vorzüglich bei der Landfracht üblich sind.

21. Preuss. Recht § 1668. 69; Französ. Handelsgesetzbuch 281; Holl. Art. 507; Span. Art. 799. Auch Pöhls, S. 449—52.

aber dem Schiffer die Waare nicht zugewogen oder gemessen, oder kennt er den Inhalt der Fustagen nicht, so muss er, wenn er nicht wegen der Angaben des Connossements verhaftet sein will, die allgemein übliche Formel in das Connossement schreiben: Gewicht (Mass etc.) und Inhalt unbekannt. Dahin geht auch die präservirende Formel: Frei von Leckage bei flüssigen Gegenständen, wovon weiter unten. Ebenso: Frei von Bruch, besonders bei Versendungen zerbrechlicher Gegenstände (Glas, Porzellan etc.). Siehe § 129.

3) Der Name des Befrachters oder Abladers, für dessen Rechnung die Waare verladen wird.

5) Die Adresse oder den Namen des Empfängers der Waaren (Consignatärs, Destinatärs). Dabei kann das Connossement zugleich mit dem Zusatz an Ordre oder auch ohne alle namentliche Bezeichnung eines bestimmten Empfängers schlechthin an Ordre gestellt sein, wo dann der Inhaber des Connossements als der beabsichtigte Empfänger gilt. Manche, z. B. Englische Prisengerichte verlangen, dass der Eigenthümer der Güter speziell angegeben werde; ist derselbe von dem Ablader nicht verschieden, so ist wenigstens der Ablader zugleich als Eigenthümer zu bezeichnen. cf. Jacobsen l. c. S. 266 u. 413.

5) Den Namen des Bestimmungsortes (Löschungshafens, Löschplatzes).

6) Die Verpflichtung des Schiffers, die Waare an den Bestimmungsort zu bringen und dort an den Destinatär abzuliefern. Dabei ist die Protestation sehr gewöhnlich, dass der Schiffer für höhere Gewalt nicht zu stehen brauche, welche in Deutschen, Holländ. und Dän. Connossements nicht selten kurz so lautet: „wenn Gott eine glückliche Reise giebt“, in England: „the dangers of the sea only excepted“, oder deutlicher: the acts of God, the king ennemies, fire and all other dangers and accidents of the sea, rivers and navigation, of whatever nature and kind soever, save risk of boats, so far as ships are liable thereto, excepted [22]). — Doch versteht sich das Alles von selbst, auch ohne besondere Protestation. Ebenso die gleichfalls übliche Bestimmung, dass der Schiffer die Waare in

---

22. cf. Pöhls l. c. 449 Note.

demselben Zustande abliefern wolle, wie sie ihm überliefert sei. Auch die überflüssige Bemerkung findet sich häufig, dass man sich in Bezug auf Havarie den Usanzen der See unterwerfen wolle.

7) Die Frachtbestimmung, und zwar auf dieselbe Weise wie in der Certepartie und mit Erwähnung dessen, was etwa der Rhederei oder dem Kapitain an Kaplaken, Gratification etc. nebenbei zu zahlen ist.

8) Am Schlusse verpflichtet gewöhnlich der Schiffer das Schiff und seine Person für Erfüllung aller aus dem Contracte fliessenden Verbindlichkeiten. Doch haftet bei einer so vagen Verpflichtung des Kapitains für seine Person derselbe doch nur in den § 52. 60. 61. gegebenen Ausnahmefällen mit seinem Vermögen, also wegen Versehen und Vergehen.

9) Endlich folgt die Unterschrift des Schiffers oder des etwanigen Schiffsschreibers, nebst den in diesem sowie im vorigen § angedeuteten Reservationen und Protestationen, die hier nicht selten erst angehängt werden. Auch die Bemerkung, in wieviel Exemplaren die Ausfertigung erfolgt sei, findet sich öfters gerade an dieser Stelle. Ebenso die sich gleichfalls von selbst verstehende clausula cassatoria, welche dahin geht, dass alle Exemplare des Connossements nur für eins gelten und dass mithin alle übrigen ungültig und wirkungslos sein sollen, wenn eins derselben erfüllt worden sei. Die Formel hierzu ist häufig die: „Wenn einem (Connossemente) davon ein Genüge „geschehen, so sind die anderen von keinem Werthe", oder „the one of which being accomplished, the others „to stand void". Pöhls S. 451 Note.

10) Uebrigens ist es klar, dass die Parteien noch besondere Nebenbestimmungen und Sicherungen aller Art in das Connossement aufnehmen können, also Bedingungen, Zeitbestimmungen, Modus nebst besonderen Protestationen etc.

Doch versteht es sich wiederum von selbst, dass durch dergleichen nichts festgesetzt werden darf, was dem Wesen der Seerechtsverhältnisse entgegen ist. Also wenn z. B. gesagt ist, was häufig geschieht: Der Empfänger solle die Fracht bezahlen, wenn die Waare unbeschädigt, trocken etc. ankommt: so ist das

eine Bedingung, die im Falle der Havarie ohne alle Wirkung bleibt [23]).

11) Sodann wird der Inhalt des Connossements durch den Inhalt der Certepartie ergänzt und glaube ich allerdings, dass jeder dritte Inhaber des Connossements, wenn er auch ganz und gar nicht beim Abschlusse der Certepartie durch Mittelspersonen oder kraft seiner unmittelbar rechtlichen Beziehung zu den Contrahenten betheiligt war, durch die dem Connossemente zum Grunde liegenden Bestimmungen der Certepartie gebunden sei, soweit sie nur nichts gegen das Wesen des Seerechtslebens enthalten. Denn diesen letzteren Fall ausgenommen, so steht es fest, dass der ursprüngliche Inhaber des Connossements, nämlich der Befrachter, Schiffer, Verfrachter durch den Inhalt der Certepartie gebunden sind; desgleichen aber auch der Consignatär, denn die Uebertragung der Rechte aus dem Connossemente von Seiten der genannten Parteien und namentlich, was der Hauptfall ist, von Seiten des Befrachters auf den Consignatär kann doch nur in derselben Weise und mit denselben Beschränkungen und Verpflichtungen, also hier innerhalb derer der Certepartie, welche für den Uebertragenden einmal vorhanden waren, rechtsgültiger Weise geschehen. Nemo plus iuris in alterum transferre potest quam quod ipse habet. Und dasselbe gilt bei jeder ferneren Uebertragung der Rechte aus dem Connossemente, und muss dasselbe namentlich auch dann gelten, wenn die Uebertragung durch Indossamente bewirkt ist. Doch wird es allerdings immer zweckmässig sein, sich zur besseren Sicherung der Anwendung dieser Rechtsgrundsätze in jedem Connossemente ausdrücklich auf die Bestimmungen der Certepartie zu berufen, wenn man sie nicht lieber in extenso in das Connossement aufnehmen will. Die von Pöhls hierzu empfohlene Formel ist: nach Massgabe (oder laut) meiner Certepartie.

Uebrigens ist auch die Bedingung erlaubt, dass die verladenen Güter auf das Risiko des Consignatärs gehen sollen, doch muss derselbe erst darin gewilligt haben, oder schon aus irgend einem Grunde, z. B. weil er bereits vor Abgang der Waare die Gefahr übernommen hat, was bekanntlich nach Römischem Rechte unmittelbar nach Abschluss des Kaufes

23. Pöhls, S. 451.

(eines reinen Consensualcontractes) geschieht, was aber nicht in allen Ländern praktisch ist, z. B. nicht nach Preussischem Rechte [24]).

---

24. Anbei erfolgt das sehr empfehlenswerthe, genaue Schema eines Englischen Connossements.

Shipped in good Order and well-conditioned by Mr.
in and upon the good Ship or vessel called the
whereof is Master for this present Voyage
and now riding at Anchor in the Port of and bound for

being marked and numbered as in the Margin, and are to be delivered in the like good Order and well conditioned at the aforesaid Port of (the act of God, Fire and all and every other Dangers and Accidents of the Seas, Rivers and Navigations of whatever nature or kind soever excepted) unto
or to Assigns he or they paying Freight for the said Goods

Primage and Average accustomed. In Witness whereof the Master or Purser of the said Ship hath affirmed to Bills of Lading all of this Tenor and Date, the one of which Bills being accomplished, the others to stand void
Dated in

Sodann setze ich noch folgendes Französisches bei, besonders wegen der Verpflichtungen am Schluss.

Je demeurant à Capitaine et maitre, après Dieu, du Navire nommé du port de tonneaux, maintenant à pour, du premier temps favorable qu'il plaira à Dieu envoyer aller en droite route à reconnais avoir reçu et chargé dans mon navire, sous le franc-tillac d'icelui, de vous Mr.

le tout sec et bien conditionné, marqué et numéroté comme en marge: lesquelles marchandises je m'engage porter et conduire dans mon dit navire (sauf les risques et périls de la mer), audit lieu d
et là les delivrer à
en me payant pour mon fret la somme de

Et pour cet effet, je m'engage corps et biens avec mondit navire, fret et apparaux d'icelui; en foi de quoi, j'ai signé
connaissemens d'une même teneur, dont l'un accompli, les autres de nulle valeur. le 183 .

§ 108. Zurücknahme der Güter.

Die Befrachter oder Ablader können die verladenen Güter nicht wieder ausladen, wenn sie nicht alle ihnen durch den Schiffer zugestellten Connossemente zurückgeben. Der Schiffer braucht sich sonst die Wiederausladung der Güter nicht gefallen zu lassen. Namentlich aber muss sich der Kapitain hüten, im Fall, dass schon eines oder mehrere der Connossemente versandt sind, die Löschung vor sich gehen zu lassen, weil nicht bloss er, sondern namentlich der entfernte Inhaber des Connossements leicht grossen Schaden erleiden können. Nach Holländ. Recht Art. 511 darf in solchem Falle die Löschung nur auf richterliche Ermächtigung, nach Untersuchung der Sachen und unter gehöriger Bürgschaftstellung von Seiten des Befrachters (Abladers) gegen alle Nachforderung der versandten Connossemente geschehen; in allen Fällen gegen Zahlung der zuständigen (siehe § 95) Fracht von den durch ihn abgeladenen Gütern und der Kosten, die die Einladung und Wiederverstauung der übrigen Ladung verursacht, und letzteres ist gemeinrechtlich.

§ 109. Wesen des Connossements.

Das Connossement ist eine Vertragsurkunde, sollte sie auch bloss die Form einer Beweisurkunde haben oder wie dies bei Holländischen, Deutschen etc. Connossementen nicht selten der Fall ist, in der Form eines Empfangsscheins ausgestellt ist, indem der Schiffer sich redend einführt: Ich bekenne etc.; denn es ist das immer zugleich ein Verpflichtungsschein, der auch den Befrachter nicht bloss durch seine Unterschrift, welche in der Praxis sich sehr selten unter Connossementen findet, sondern überhaupt durch das Ganze des Verhältnisses und namentlich durch das Factum der Einladung sowie durch das Ausfertigenlassen der verschiedenen Connossemente durch den Kapitain, — gegenüber dem Kapitain und durch diesen überhaupt gegenüber Dritten bindet. Das Connossement dient aber vor Allem dazu, den Consignatär zum Empfange der Güter zu legitimiren.

Diese Urkunde kommt übrigens auch vor, wenn der Rheder seine eigenen Waaren ladet, weil darin zunächst die Pflichten

des Schiffers bestimmt werden und die Urkunde vor Allem im Interesse des Consignatärs abgefasst wird. Endlich wenn der Kapitain Eigenthümer eines Theils der Ladung ist, so ist das Connossement keineswegs überflüssig. Ebenso wenn überhaupt kein Consignatär bestimmt ist, sondern z. B. der Rheder (oder Kapitain als Eigenthümer eines Theils oder der ganzen Ladung) nur den Transport in ihr Waarenhaus in einer fremden Hafenstadt beabsichtigen, wird das Connossement nicht unnöthig sein, indem dadurch über Qualität und Quantität der geladenen Güter ein Beweis geführt werden kann, was z. B. wichtig ist, wenn eine Entschädigung im Falle einer Ansegelung festgestellt werden soll oder auch gegenüber den Versicherern. Doch sollte in diesen Fällen, wo die Person mehrerer sonst gewöhnlichen Frachtcontrahenten in einer Person zusammenfallen, um Fälschungen zu vermeiden oder doch um die Glaubwürdigkeit des Connossements aufrecht zu erhalten, das Connossement besonders förmlich abgefasst sein; doch genügt jedenfalls schon notarielle Beglaubigung. In Frankreich muss das Connossement, welches über die vom Kapitain für eigene Rechnung verladenen Güter gezeichnet wird, von zwei der vornehmsten der Equipage unterzeichnet sein. cf. Pard. n. 724. Aehnliches gilt dort, wenn das Connossement einen Ablader interessirte, der mit dem Kapitain in dem zur Ablegung eines Zeugnisses verbotenen Grade verwandt ist[25]).

Das Recht aus dem Connossemente concentrirt sich hauptsächlich in dem Forderungsrechte an den Schiffer auf Ablieferung der Waaren an den bestimmten Ort. Wenigstens wird gerade diese rechtliche Seite des Connossements im Handelsverkehre besonders festgehalten und erzeugt eigenthümliche Rechtsverhältnisse. Es kann aber dieses Recht wie jedes andere Forderungs- oder Klagerecht auch cedirt werden. Doch gelten in Bezug auf Connossemente nicht bloss die gewöhnlichen Regeln der Cession, sondern werden dieselben in der Regel als negotiable Papiere betrachtet. Am unbegrenztesten gilt dies, wenn das Connossement auf den Inhaber ausgestellt wird, in welchem Falle das Geschäft durch die blosse Aushändigung des Papiers

---

25. Code de com. Art. 345. Pardessus l. c. n. 724.

vollzogen wird[26]). — Lautet das Connossement auf Ordre, so geschieht die Uebertragung desselben, wie bei Wechseln, durch ein Indossement auf dem Rücken. Es will scheinen, als ob auch bei Connossementen auf den Inhaber nicht bloss, obgleich diese Form hier nicht einmal nöthig ist, indem die blosse Aushändigung des Connossements an den Anderen (den neuen Inhaber also) schon völlig zur Uebertragung genügt, — sondern auch bei Connossementen auf eine bestimmte Person und ohne den Zusatz auf Ordre eine Uebertragung durch Indossirung stattfinden könne[27]). Freilich erklärt das Holl. Recht Art. 508,

---

26. cf. Koch, Preuss. Recht I. § 435. S. 734. Der Code de com. fr. Art. 281 gestattet solches ausdrücklich. Das Preuss. Allg. Landrecht schweigt davon und nach allgemeinen Grundsätzen des Preuss. Rechts ist es Niemanden gestattet, Verschreibungen auf den Inhaber auszustellen (I. 2. § 730. Ziff. 6 und Gesetz vom 17. Juni 1833). Da jedoch nach § 1. daselbst die auf jeden Inhaber gestellten Wechsel solcher Personen, welche kaufmännische Rechte haben, ausgenommen sind, und da Seeschiffer und Rheder wechselfähig sind (schon nach II. 8. § 721, 22. und jetzt nach der neuesten sog. Deutschen Wechselordnung), so muss wohl auch nach Preuss. Rechte die Zulässigkeit der auf den Inhaber ausgestellten Connossemente angenommen werden. Uebrigens gestattet auch das neueste Holl. Recht (l. c. Art. 508) die Ausstellung auf Vorzeiger (Inhaber) ausdrücklich.

27. Valin (Art. 3. liv. II. Tit. X. des navires) scheint meiner Ansicht zu sein, wenigstens spricht er von der Uebertragung der Connossemente durch Indossemente ganz allgemein, bes. tom. I. pag. 607, wo am Ende der Seite zwar es heisst: des facheres et des connoissemens, à moins en tout cas qu'ils (ne) soient aussi à l'ordre. Doch spricht Valin sonst ganz allgemein und lässt diese Beschränkung mehr als wie aus dem ganzen polemischen Zusammenhange erhellt, keineswegs zu. Pöhls, Handelsrecht (Erster, allgemeiner Theil) S. 188 erklärt übrigens, dass der Gerichtsgebrauch auch bei Connossemente nicht an Ordre hin und wieder eingeführt habe, dass ein Indossement die Kraft einer Cession habe. Ausserdem haben sich tüchtige Handelsleute gegen mich dahin ausgesprochen, dass sie das Connossement überhaupt für ein so negotiables Papier halten, dass es überhaupt schlechthin, gleich viel ob es an Ordre gestellt sei oder nicht, für durch Indossemente allemal für übertragbar halten.

dass nur die auf Ordre gestellten Connossemente vermittelst Indossements übertragen werden können und das Span. Recht Artikel 802 erklärt nur die auf Ordre gestellten Connossemente für negotiabel und durch Indossemente für übertragbar. Pöhls l. c. erklärt sich dagegen und verlangt den Zusatz: an Ordre, damit sich der Schiffer auf diese Weise der Uebertragung durch Indossement unterworfen habe. Diese Rücksicht auf den Schiffer scheint mir aber unnöthig. In der Praxis endlich beschränkt sich übrigens die Uebertragung durch Indossament auf die Connossemente an Ordre und ist es demnach angemessen, zur Erleichterung des Verkehres mit dem Connossemente diesen Zusatz überall zu machen. Nachtheile möchten dadurch nicht entstehen, wohl aber Vortheile, namentlich in Bezug auf die Schnelligkeit und Sicherheit des Verkehres.

Das Connossement beauftragt den Schiffer zur Uebergabe der Güter kraft des Rechtes und des Mandates des Abladers, von dem hier überhaupt erst alle Dispositionsbefugniss über die Güter ausgeht und dessen Recht der beauftragte Kapitain, trotz jenes Auftrages, so lange derselbe nur noch nicht vollzogen ist, nicht aufheben kann. Wenn demnach der Ablader, so lange res integra ist, d. h. so lange er nicht seine Disposition völlig verloren hat, den Auftrag zurücknimmt und auf irgend eine Weise eine andere Person als die ursprünglich bestimmte als Empfänger festsetzt, so ist der Kapitain verpflichtet, als ein treuer Mandatar diesem Wechsel nachzukommen. Doch versteht es sich dabei, dass der Kapitäin nicht schon in Folge seines ersten Auftrages die Güter an den ersten Empfänger übergeben oder sich überhaupt aus diesem Mandat in Bezug auf die Uebergabe an den ersten Empfänger diesem verbindlich gemacht habe; ferner dass nicht der erste Empfänger bereits ein vollgültiges Recht an den Gütern, namentlich durch Bezahlung des Kaufpreises erhalten habe: in welchem Falle zwar der Kapitain nicht unbedingt zur sofortigen Ausantwortung der Güter, trotz des entgegengesetzten Befehles seines Patrones oder Befrachters verpflichtet gehalten werden mag, wenn nicht zuvor die Behauptung der Bezahlung festgestellt worden ist; Verzögerungen in diesem Falle würde der Auftraggeber zu vertreten haben; doch wird man den Kapitain, wenn er bestimmt davon weiss, dass die von dem ersten Empfänger behauptete Zahlung stattgefunden habe, zur Uebergabe wenigstens für berechtigt halten. Stärker vermag

ich die Verpflichtung des Kapitains gegenüber dem Empfänger nicht anzusehen. Der Kapitain ist ja für's Erste und hauptsächlich Beauftragter des Absenders und der Destinatär hat überhaupt nur erst durch die Vermittelung und die Macht des Absenders eine rechtliche Stellung zum Kapitaine. Wenn nun der Absender auf irgend eine Weise diese durch ihn getragene rechtliche Verbindung zwischen Destinatär und Kapitain zweifelhaft macht, so muss der Kapitain wenigstens zweifelhaft werden, gegenüber dem Destinatär, die einzig im Namen des Absenders obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen. Der Kapitain hat gewiss vorzugsweise das Interesse des Absenders und erst im zweiten Grade das des Destinatärs wahrzunehmen. Hatte aber der Absender zur Contremandirung, wie sich nachträglich ergiebt, kein Recht gehabt, so kann die Schuld der durch die Verzögerung etwa dem Destinatär entstandenen Schäden nicht dem Kapitain, wenn er nur in bona fide ist, aufgebürdet werden; er handelte ja nur als ein treuer Mandatarius. Dagegen wird man unbedingt den Absender zu jeder Entschädigung für verpflichtet halten.

Wenn aber der bestimmte Empfänger selbst das Connossement auf einen anderen überträgt, so ist der Kapitain einfach und zwar eben wegen seines ursprünglichen Mandates durch den Ablader zur Ausantwortung an diesen neuen Empfänger ohne weiteres verpflichtet und berechtigt und scheint das gar keine besonderen Schwierigkeiten zu haben. Das Recht aus dem Connossemente ist nach modernen Handelsbegriffen ein völlig frei veräusserliches Recht, was durchaus nicht an der Person klebt und was demnach jeder destinirte Empfänger der Güter, sobald er das Connossement in Händen hat, auf völlig freie Weise an einen anderen veräussern darf. Das Mandat des Kapitains von Seiten des Abladers muss von Anfang an als mit Rücksicht auf diese, im kaufmännischen Verkehre unbedingt begründete Verkehrsfreiheit mit dem Connossemente ertheilt angesehen werden; es liegt also immer darin stillschweigend der Auftrag an den Schiffer: übergieb die Güter an den von mir bestimmten Empfänger und an denjenigen, den dieser für sich und statt seiner als Empfänger bezeichnen wird, nämlich indem er das Connossement auf einen Anderen überträgt. Wie sehr diese Ansicht in der Natur des Verkehres mit Connossementen begründet sei, ersieht man auch daraus, dass gewöhnlich der

Zusatz an Ordre in den Connossementen beliebt wird und liegen mir namentlich gedruckte Formulare der Art aus allen Ländern vor. Die Person des Empfängers ist hier überhaupt gleichgültig, sofern sich nur Jemand als gehöriger Inhaber des Connossements legitimirt, was bei den einfach an Ordre (ohne alle Bezeichnung einer bestimmten Person) gestellten Connossementen allerdings schon durch das einfache Innehaben und Präsentiren des Connossementes dargethan wird. Doch scheint mir der Zusatz an Ordre nicht einmal so nothwendig zu sein.

Die Schwierigkeit, welche besonders römisch rechtliche Juristen darin finden, dass der Kapitain einem fremden Dritten gegenüber, mit dem er gar nicht contrahirt habe, berechtigt und verpflichtet sein solle, ist eben eine Schwierigkeit nur nach Röm. Rechte und löst sich vor der modernen Rechtsauffassung leicht auf. Die eigenthümliche rechtliche Stellung des Kapitains folgt hier aus der innersten Natur des modernen Handelsverkehres, der in seiner Grossartigkeit und Schnelligkeit sie unbedingt zu verlangen scheint.

Da aber das Verhältniss zwischen Ablader und Kapitain gerade auf dem Connossemente beruht, so wird überhaupt eine Uebertragung des Rechts an den Gütern, um den Schiffer rechtlich zu verbinden, regelmässiger Weise durch das Connossement als das eigentliche Organ dieses Handelsverkehres bewirkt werden müssen, also wird man wenigstens als Regel eine Uebertragung des Connossements zur Uebertragung der Güter verlangen, ohne dass sich aber behaupten liesse, dass eine anderweitige Uebertragung des Rechtes an den Gütern, z. B. im Wege der Cession als wirkungslos betrachtet werden müsste; vielmehr wird jede anderweitige Uebertragung, selbst wenn das Connossement an Ordre gestellt war, genügen, um den Kapitain zu rechtfertigen, wenn er in Folge derselben entweder die Güter zu Gunsten seines Befrachters zurückhält oder sie dem anderweitig durch den Befrachter oder den ursprünglichen Destinatär bestimmten Empfänger ausliefert.

Die Einreden aber, welche die verschiedenen Contrahenten bei solchen Uebertragungen von Rechten sich entgegensetzen können, werden allerdings sehr verschieden sein je nach der verschiedenen Art der Uebertragung, ob durch Cession mit ihren eigenthümlichen Wirkungen, oder ob durch Indossemente.

Uebrigens ist der Uebergang der Rechte und Pflichten des Befrachters gegen den Destinatär auf den Schiffer nach der Natur des ganzen Verhältnisses ein beschränkter. Es bleibt immerdar das Verhältniss zwischen Befrachter und Destinatär das eigentliche Fundament auf der einen und das Verhältniss zwischen Befrachter und Schiffer die juridische Basis auf der anderen Seite.

Das Verhältniss des Schiffers zum Destinatär ist eben wegen des entfernteren Fundaments, welches für diese Beziehung gelegt ist, nur ein loses und wird erst ein strengeres, sobald der Destinatär auf Grund jener entfernten Fundamente eine positive Handlung gegenüber dem Kapitain und der Ladung vornimmt; dann erst entsteht ein strengeres juridisches Verhältniss des Kapitains zum Destinatär, so dass jener diesen mit einer Klage auf die Erfüllung belangen könne. Zuvor ist die Beziehung des Kapitains gegen den Destinatär nicht so stark, dass jener, falls dieser jene contractlichen Fundamente nicht anerkennen und namentlich den Befrachtungscontract für sich nicht erfüllen, also die Ladung entweder nicht annehmen oder auch, wenn er zu einer (neuen oder ursprünglichen) Abladung nur beauftragt war, im Namen des eigentlichen Befrachters nicht herbeischaffen will, direct eine Klage gegen ihn auf Erfüllung anstellen könnte. Vielmehr hat hier der Kapitain nur die Befugniss wie Verpflichtung gegen ein solches Benehmen des Destinatärs zu protestiren und resp. die Güter zu deponiren, sofort den (eigentlichen) Befrachter zu benachrichtigen und sich überhaupt an diesen zu halten.

Wenn aber nun wiederum anderseits nichtsdestoweniger der Destinatär ein so starkes Recht gegen den Kapitain hat, dass er gegen denselben auf Erfüllung des Contracts im Namen des Befrachters klagen könne, so erklärt sich dies 1) aus der contractlichen Mandatariusstellung des Kapitains gegen den Befrachter, 2) aus der Unterzeichnung der Connossemente durch den Kapitain mit ihren eigenthümlich strengen Wirkungen, und endlich 3) aus seiner unmittelbaren Stellung zu Schiff und (oder) Gut als den Objecten, durch welche die rechtlichen Beziehungen unter allen Contrahenten hier getragen werden: was, wohl zu merken, hier Alles zusammentrifft, um den Schiffer strenger verpflichten zu können.

§ 110. Uebertragung des Connossements.

Es musste hiervon bereits gelegentlich in den unmittelbar vorhergehenden §§ gesprochen werden. Wir müssen hier aber noch eine Uebersicht geben.

Eine Uebertragung des Connossements durch eine gewöhnliche Cession darf unzweifelhaft stattfinden [28]). Diese Uebertragung hat denn nichts Eigenthümliches, geschieht in der gewöhnlichen Weise und Wirkung der anderen Cessionen von Forderungsrechten und ist hier weiter nicht zu erörtern.

Die andere Uebertragung ist einfacher, Sie erfolgt durch blosse Indossirung und ist ein ungemeines Verkehrserleichterungsmittel für den Seehandel. Das Bedürfniss hat sie geschaffen. Die Indossirung der Wechsel gab Veranlassung und Muster dazu. Desshalb ist aber das Connossement noch selbst kein Wechsel, sondern findet nur, wenn einmal Indossirung beliebt wird, dieselbe in der Weise der Wechselindossemente statt. Es wird dann durch diese einfache Form das Connossement übertragen. In der Praxis ist diese Connossementsindossirung nur bei Connossementen an Ordre üblich und soll zugleich, nachdem ein Indossement stattgefunden hat, auch dabei der Zusatz: an Ordre hinzugefügt werden, damit eine weitere Indossirung stattfinden könne: was mir unnöthig scheint. Siehe den vorigen § S. 300. 301 [29]).

---

28. Die entgegengesetzte Ansicht mancher Praktiker beruht auf der wenigstens stillschweigend vorausgesetzten verkehrten Ansicht, als ob durch die Möglichkeit der Indossirung das Connossement zu einem Wechselpapiere werde und demgemäss zu seiner Uebertragung auch immer die wechselmässige Uebertragung durch Indossement stattfinden müsse. Es ist nun aber das Connossement kein Wechsel. Es ist auf dasselbe einzig die Möglichkeit der Indossirung wie bei Wechseln übertragen. Weiter geht die Analogie nicht und kann man demnach nicht an sich die Uebertragung durch gewöhnliche Cession für ausgeschlossen ansehen.

29. Der berühmte Valin (com. ad Art. 3. liv. II. tit. X. des navires) rechtfertigt diese leichten Uebertragungsarten. Er sagt (tom. I. pag. 607): Il suffit — nämlich pour la cession — qu'il soit porteur

Die Form eines solchen Indossements ist die eines Wechselgiro's. Es enthält die Aufforderung an den Schiffer, die im Connossemente genannten Waaren an den genannten Indossatar auszuliefern in beliebigen kurzen Worten: Für mich an die Ordre des Herrn A. (oder dessen Ordre), und muss von den Indossanten unterzeichnet sein; der Zusatz des Datums ist nützlich bei einer etwanigen Concurrenz mit anderen Exemplaren des Connossements. Der Empfang des Werthes braucht in der Regel nicht ausgedrückt zu sein.

§ 111. Wirkung der Uebertragung des Connossements im Allgemeinen [30].

Darüber herrscht nun allerdings viel Streit. Doch steht in der Hauptsache wohl fest, dass durch die Uebertragung des Connossementes die Waare selbst als übertragen an den Adres-

---

des factures ou des connoissemens des marchandises dont le transport lui ait fait, soit par un ordre à son profit au dos de ces pièces, soit par un acte separé pardevant de Notaires, ou sous signature privée, d'autant plutôt que tout est à ses risques dès l'instant du transport. — Tel est l'usage constant du commerce, fondé sur ce qu'il importe extrêmement de favoriser la rapidité des ses opérations, ou plutôt sur la necessité de les mettre à convert d'atteinte, dès qu'elles sont exemptes de fraude; sans quoi il tomberoit nécessairement, tant au-dedans qu'au dehors du royaume. Uebrigens zu Valin's Zeiten scheint diese Indossementübertragung der Connossemente noch ziemlich zweifelhaft gewesen zu sein. Valin rechtfertigt dieselbe in der l. c. Seite 607 ff. gegebenen polemischen Erörterung glänzend.

30. cf. Pöhls l. c. S. 456 ff.; Thöl, Handelsrecht I. § 80; Abbott, l. c. besonders Part. IV. chap. X. of stoppage in transitu, S. 455 bis 492 der 6. oder 511—40 der 8. Auflage; vorzüglich aber den hier vortrefflichen Mittermaier (Deutsches Privatrecht 6. Aufl. 2 Bde. Regensburg 1842. 43) II. § 565 S. 764—67, wo ausserdem die vollständige besonders Deutsche und Holländische Literatur angegeben wird; auch Hamb. Archiv für Handelsrecht I. S. 183. II. S. 321; Martens, Handelsrecht S. 22; Wilda in Weiske's Rechtslexicon III. S. 31.

saten angesehen werden darf[31]). Die Aushändigung des Connossements wird als eine Aushändigung der Waaren betrachtet. Was aber nun dies Fundament für weitere rechtliche Folgen begründe, richtet sich 1) nach der Absicht des Absenders und 2) nach der weiteren Thätigkeit des Empfängers in Bezug auf Connossement und Waaren.

Ob die Tradition des Connossements als eine symbolische Uebertragung fürs Erste des Besitzes und vielleicht auch des Eigenthumes anzusehen sei, wie Viele behaupten, scheint sich dahin beantworten zu lassen, dass eine solche symbolische Uebertragung zum wenigsten des Besitzes allemal nach kaufmännischer Ansicht in der Zusendung des Connossements enthalten sei, ja selbst des Eigenthumes, falls der Absender animo dominii transferendi dem Empfänger Connossement und Güter zuschickt, was bei einer Zufertigung an den eigenen Spediteur aber nicht der Fall ist. Ferner darf man den Ausdruck symbolisch nicht pressiren und weder im Sinne des Römischen noch des Deutschen Rechtes nehmen, sondern in einem allgemein modernen, wornach darunter eben nur eine fingirte Uebertragung verstanden wird, deren Wirkung erst im concreten Falle sich bestimmen lässt; man könnte es auch als eine vorläufige Uebertragung bezeichnen, deren volle Wirkung durch nachträgliche Acte von Seiten des Absenders nicht selten verhindert werden kann (namentlich in den Fällen des sog. Stoppage in transitu), sowie umgekehrt durch Acte des Empfängers (z. B. durch wirkliche Besitzergreifung der Waaren, durch Zahlung des Kaufpreises, durch Uebertragung des Connossements an einen Anderen) zur wahren Eigenthumsübertragung der Güter erhoben werden kann.

Der Schiffer erscheint überall nur als Mittelsperson. Er hat keinen Besitz an den Gütern, weder im Namen des Absenders noch im Namen des Empfängers, sondern hat nur Detention mit der Verpflichtung der custodia und haftet ex recepto und ex mandato, sowie gegenüber dem Empfänger vielleicht auch als negotiorum gestor, obgleich diese Fiction nicht einmal so nöthig

---

31. Holt, shipping and navigation laws. II. p. 61. Kent, comment. II. p. 499. Andere Beweise aus allen Ländern bei Holtius in den Tex bydragen tot regtsgeleerdheit. vol. VIII. pag. 171. cf. Mittermaier l. c. S. 765 Note 14.

ist, indem auch hier das receptum genügt. Die rechtliche Stellung des Schiffers gegenüber Absender und Empfänger concentrirt sich in der Ladung, die der Schiffer zu befördern sich verbindlich gemacht hat. Ursprünglich haftet er dafür dem Absender. Sobald es aber durch die Umstände des concreten Falles klar ist, dass der Empfänger als der juristische Eigenthümer angesehen werden darf, so stehen nun die Rechte und Pflichten des Schiffers in Bezug auf die Ladung, welche er gegen den Absender hatte, gleichsam gegenüber dem Empfänger zu. Die Ladung bewirkt diesen Wechsel und ist derselbe so sehr in der Natur des Seehandels begründet und hat man sich an denselben so sehr gewöhnt, dass es eine lächerliche Aengstlichkeit ist, an diesem Wechsel juridisch Anstoss zu nehmen. Die Verpflichtung des Schiffers gegen den Empfänger, sobald nur überhaupt mit der Zusendung Eigenthumsübertragung bewirkt wird — steigert sich zuletzt im höchsten Grade zu einer Verpflichtung gegen den Empfänger als nunmehrigen Eigenthümer der dem Schiffer anvertrauten Güter.

Welche Rechte nun aber im concreten Falle durch das Connossement der Empfänger erhalte, richtet sich fürs Erste nach der Absicht des Absenders. Sendet dieser bloss an seinen Agenten, seinen Spediteur oder seinen Commissionär, so ist es klar, dass hier von einer Eigenthumsübertragung gar nicht die Rede sein kann; höchstens kann man dieselben als Stellvertreter des Absenders in seinem Besitze der Waaren betrachten. Sendet derselbe aber an den Käufer, so ist als Regel anzunehmen, dass mit dem Connossemente zugleich das Eigenthum an den Gütern übertragen werde. Dies wenigstens ist überall die kaufmännische Ansicht. Desshalb versichert denn auch in der Regel der Empfänger die Waaren oder geschieht dies doch auf seine Rechnung; desshalb bezahlt in der Regel er die Fracht für die Güter; desshalb kann der Empfänger des Connossements in der Regel weiter über die Waaren durch Uebertragung des Connossements (sei es durch gewöhnliche Cession, sei es durch Indossemente) verfügen.

Um es kurz zu sagen, der Empfänger — Käufer des Connossements hat kaufmännisches Eigenthum an den Gütern, um mich dieses Ausdruckes zu bedienen[32]); er darf darüber

32. Vergl. oben § 50. n. 2. S. 110 und 111. Note 15.

weiter disponiren, gewiss die eminenteste Befugniss eines Eigenthümers; aber der Absender hat trotzdem sein Recht noch nicht ganz an den Gütern verloren, und so lange entweder der Empfänger noch nicht den Kaufpreis bezahlt oder so lange derselbe die Güter durch das Connossement noch nicht weiter veräussert, hat jener die Macht, dieses Eigenthum des Empfängers wieder aufzuheben. Sobald dem Absender diese Befugniss, das Geschäft aus irgend einem Grunde rückgängig zu machen, genommen ist, so wird das Eigenthum an den Gütern durch das Connossement zu einem vollen juristischen erhoben [33]. — Kauf und Tausch sind hier überall gleich.

War das Kaufgeschäft über die Waaren nur bedingungsweise abgeschlossen, so schon bei einem Kaufe auf Probe etc., so kann natürlich durch das Connossement nur dies bedingte Recht an den Gütern übertragen werden.

§ 112. Im Einzelnen.

I. Der Inhaber eines Connossements hat nie mehr Rechte durch dasselbe an den Gütern, als ihm sein Autor, der Absender, daran einräumen wollte durch die Uebermachung oder auch

---

33. Man halte sich hierbei nur nicht allzustreng an überkommene, so zu sagen in der Juristenwelt eingebürgerte, stereotype Rechtsbegriffe, namentlich nicht allzustreng an das Röm. Recht oder auch an das ältere Deutsche. Die modernen Handelsconjuncturen haben sich ein eigenthümliches Recht mit eigenthümlichen Rechtsbegriffen geschaffen. Es ist das ein neues modernes Gewohnheitsrecht. Darauf basirt namentlich das moderne Europ. Seerecht. Sehr schön sagt in dieser Beziehung Abbott (8), 530. *But not every mercantile practice* of frequent use, and even of general convenience, is, or ought to become, in all its consequences, a part of the law of the land; for if such a rule were adopted, the *law* must in many cases depart from *its own* principles, and vary with the varying fashions of the times; *nevertheless the law of England does adopt into its own bosom many of the ancient* customs and usages of merchants, and stretch forth its arm to assert and maintain them, *when they are found consonant to legal reason and legal wisdom*, and most esperially *when they are calculated to promote honesty, and to prevent fraud*. Abbott (8) 530; (6) 472. 23.

weitere Uebertragung durch Indossemente. Also hat der Spediteur, Factor oder Commissionair, wenn ihm das Connossement zugeschickt wird, nur das Recht, den Auftrag in Bezug auf das Connossement, etwa die Deckung einer Schuld des Absenders bei einem Dritten, auszuführen. Wenn er aber nun trotzdem seine Befugniss überschreitet und das Connossement mit den Gütern anderweitig veräussert, verpfändet oder darauf Gelder aufnimmt, so hat das Geschäft nichtsdestoweniger für den Dritten, der im guten Glauben, dass ein solcher Agent von seinem Autor durch die Ueberantwortung des Connossements dazu beauftragt sei, mit dem Agenten contrahirte, Rechtsbeständigkeit gegenüber dem Absender. Der Inhaber des Connossements hat die Vermuthung für sich, dass er über die Güter disponiren dürfe. „Der alte Deutsche Satz: Hand muss Hand wahren“ oder auch: „Wo du deinen Glauben gelassen hast, musst du ihn wiedersuchen“ findet hier seine Anwendung. Der Autor behält nur soviel Rechte, als der Agent ihm übrig gelassen hat und kann sich wegen der veräusserten Rechte nur an den Agenten selbst halten. Doch wird man dem Autor als wahren Eigenthümer das Recht einräumen, die Waaren durch Wiederzahlung dessen, was darauf von dem Dritten bezahlt oder pfandweise geliehen etc. war, wieder zurückzuerhalten und einzulösen. Diese Bestimmungen des Deutschen Rechtes scheinen allgemein anerkannt zu sein und sind namentlich in England durch die sog. Factoreibills 6 Georg IV. c. 94. und 5 und 6 Vict. 39. neuerlich zum gesetzlichen Rechte erhoben worden. Die Natur des kaufmännischen Credites scheint aber eine solche Strenge genügend zu rechtfertigen. — Nach dem Englischen Rechte nun wird gegenwärtig der Agent, also auch der Mäkler des Absenders, sobald er das Connossement in Händen hat, im Allgemeinen und wenn nicht andere Umstände es verdächtig machen, als befugt zur Veräusserung, Verpfändung etc. angesehen und sind demnach die darüber von dem Agènten mit Dritten geschlossene Geschäfte an sich gültig. Waren selbige aber noch nicht vollzogen, so hat, wenn dabei der Agent seine Vollmacht überschritten, der Eigenthümer (Absender) das Recht, das Geschäft nicht zu vollziehen und anderweitig hat er wenigstens ein Einlösungsrecht, um wieder zu seinem Eigenthume zu gelangen, namentlich auch im Falle des Bankrutes des Inhabers der Güter. Im Falle aber eines

inzwischen eingetretenen Bankrutes des Agenten muss der Eigenthümer (also der Absender hier) der verpfändeten oder eingelösten (redeemed) Güter pro tanto seiner Schuld bezahlen. — Uebrigens scheint man in den Englischen Gerichten, soviel als irgend möglich, zu Gunsten des Rechts des ursprünglichen Eigenthümers, oft mit wahrer Einseitigkeit und mit Rücksichtslosigkeit gegen den dritten Contrahenten zu entscheiden und mag man desshalb bei Contrahirungen mit Englischen Agenten über Connossemente wenigstens vorsichtig sein. Die principielle Ansicht, dass der Agent doch von Rechtswegen nur soviel Rechte auf den Dritten übertrage, als der Eigenthümer ihm eingeräumt hatte, macht sich in diesen Verhältnissen noch allzu streng geltend, wie es mir scheint, gegen den Geist der neuen gesetzlichen Bestimmungen.

Aehnlich rechtfertigt sich der Satz, dass durch das Connossement Eigenthum an den Gütern übertragen werden dürfe auch von dem (fremden) Ablader, sofern nur der Dritte im guten Glauben sich befindet und mit derselben Beschränkung, dass der wahre Eigenthümer seine Waaren wieder einlösen dürfe.

II. Wenn mehrere Connossementinhaber mit einander concurriren, so frägt sich, wer geht dem anderen vor [34]). Siehe auch § 106 gegen Ende.

1) Der, welcher das Connossement mit Eigenthumsanspruch innehat, geht allen denen vor, welche diesen nicht prätendiren dürfen, sondern bloss mandati nomine, d. h. für den und im Namen des Absenders. Sind beide Inhaber verschiedener Exemplare des Connossementes in dieser Beziehung für gleichberechtigt zu halten, so geht dasjenige, dessen erstes Indossement das älteste ist, vor; und lässt sich dies, namentlich weil z. B. das Datum, wie dies häufig genug ist, bei den Indossementen fehlt, nicht bestimmen und ist kein anderer Ausweg vorhanden, so muss getheilt werden.

2) Der durch Bezahlung des Kaufpreises legitimirte Connossementsinhaber geht den anderen vor und bezieht sich dies auch auf Deckung durch Tauschobjecte. Bei der Compen-

34. Hierin glauben wir Pöhls, Handelsrecht I. Seite 184. 85 folgen zu können.

sation scheint es hier jedoch ganz besonders erforderlich zu sein, dass dem Absender der Umstand, dass die Zahlung auf diese Weise erfolgen solle, bekannt gemacht sei; denn nur durch eine solche Bekanntmachung würde man ihm das Recht der anderweitigen Disposition nehmen können. Auch Acceptation von Wechseln gegen Empfang des Connossements ist Zahlung[35]), denn in dem Accept ist für den Acceptanten die Verbindlichkeit zur Einlösung des Wechsels enthalten, mithin gab der Absender, der auf Zeit trassirte, Credit, der der Zahlung gleich gilt, und es kann für ihn sogar die Wirkung der Baarzahlung darin liegen, insofern er den Wechsel vernegociirte. Bei Sichtwechseln würde die Zahlung erst in der wirklichen Honorirung liegen, wenn sie bei (nicht eine bestimmte Zeit nach) Sicht zu bezahlen sind.

3) Ein Vorschuss auf die Waare, also auch Acceptation von Wechseln auf einen Theil des Belaufes giebt kein Eigenthum. Hier würde daher das zweite Connossement vorgehen. Dagegen erhält durch einen solchen Vorschuss der Inhaber des ersten Connossements wenigstens ein dingliches Recht an der Waare, vermöge dessen er dieselbe zu seiner Deckung retiniren darf. Demnach muss der Inhaber des zweiten Connossements, wenn er sein Vorzugsrecht ausüben will, zuvor den Vorschuss auszahlen. Nämlich der Vorschussleistende erhält zu seiner Sicherheit hier überall stillschweigend ein Pfandrecht an der Waare und der Absender konnte über dieselbe überhaupt nur soweit noch disponiren, als er selbst in seinem Rechte durch dieses Pfandrecht nicht beschränkt war; nur mit diesem Onus konnte demnach eine Uebertragung des Rechts an Connossement und Waare stattfinden.

4) Es ist gleichgültig für den einmal im Eigenthume der Güter befindlichen Inhaber des ersten Connossements, wenn auch der Inhaber des zweiten die Waare bezahlt hat; denn es kommt hier Alles darauf an, welche Rechte der Absender überhaupt noch übertragen konnte. Hatte derselbe dem Einen bereits das volle juristische Eigenthum an den Gütern

35. Jacobsen l. c. T. 234.

übertragen, so kann der Andere es in keinem Falle mehr erwerben. Im Falle des Stoppage in transitu ist noch niemals volles juristisches Eigenthum der Güter übertragen. Siehe § 113 [34]).

---

36. Das Holländ. Handelsgesetzbuch Art. 515 ff. sucht die hier überall stattfindenden Collisionen so zu lösen. Art. 515. Sind die Connossemente über dieselbe Ladung verschieden, so erhält das den Vorzug, welches am meisten in Ordnung ist. — Art. 516. Sind verschiedene Personen jeder Inhaber eines Connossements von demselben Gute, so ist derjenige, welcher Inhaber eines direct auf seinen Namen lautenden Connossements ist, zur vorläufigen Auflegung vorzugsweise vor dem berechtigt, der nur ein an Ordre oder an Vorzeiger lautendes Connossement besitzt. — Art. 517. Sind alle Connossemente von demselben Gute resp. auf den Namen von deren verschiedenen Inhabern gestellt oder lauten sie alle an Ordre oder an Vorzeiger, so muss der Ausspruch des Richters entscheiden, wer von ihnen zur vorläufigen Auflegung berechtigt sei. — Art. 518. Wenn es dem Schiffer bekannt ist, dass mehr als ein Inhaber von einem Connossemente über dasselbe Gut vorhanden oder dass Beschlag auf das Gut gelegt ist, so darf er nicht löschen, ohne Ermächtigung von dem Arrondissementsgericht. Er ist befugt, in solchen Fällen Autorisation von dem Richter zu verlangen, um, dem Rechte eines jeden unbeschadet, das Gut unter solche Bewahrung zu bringen, wie der Richter bestimmen wird. — Art. 519. Alle Betheiligten, und namentlich auch der ernannte Aufbewahrer, haben das Recht, wenn die Güter entweder wegen ihrer Art oder wegen der Beschaffenheit, worin sie sich befinden, Verderb unterworfen sind, den Verkauf derselben von dem Richter zu verlangen. Der Ertrag des Verkaufs vertritt, nach Abzug der Kosten, die Stelle des Guts, und muss in gerichtliche Verwahrung gebracht werden. — Art. 520. Kein Arrest oder Einspruch von Dritten, die nicht Inhaber von Connossementen sind, kann den Inhaber eines Connossements daran hindern, bei dem Gericht die Auflegung und den Verkauf zu verlangen, vorbehältlich der Rechte des Arrestlegers oder dessen, der den Einspruch gethan hat, an den Ertrag des Verkaufes.

Durch diese Bestimmungen des Holländ. Rechts, welche überhaupt nur auf eine vorläufige Regulirung in solchen Collisionsfällen hinauslaufen, wird das Stoppagerecht des Absenders und werden überhaupt die Rechte der verschiedenen Inhaber der Connossemente nirgends gefährdet. Sie sind sehr sachgemäss.

III. Wir haben bereits gesehen, dass das Connossement ein transportabeles Document ist, d. h. der Inhaber darf es willkürlich veräussern. Wir wollen jetzt die einzelnen Fälle übersichtlich vorführen [37]).

1) Ein Connossement war nicht an Ordre gestellt, was aber überhaupt selten ist und wovon, wenn es der Fall ist, zu präsumiren ist, dass es auf einem Versehen beruhe, nicht ausdrückliche Absicht sei. Dies heisst dann: es lautet auf den Namen eines bestimmten Empfängers, der dann a) entweder blosser Mandatar des Absenders, wie z. B. der Spediteur ist und der dann allerdings an sich gar kein Recht zur Veräusserung des Connossements und der Güter hat. Siehe jedoch n. I. dieses §, — oder b) welcher Eigenthümer der Waare geworden ist, wo er denn völlig freies Dispositionsrecht, namentlich auch gegenüber dem Absender hat, — oder c) welcher endlich zwar ein Recht auf Erlangung des Eigenthums hat, aber noch blosser Besitzer ist, indem er seine Verbindlichkeiten noch nicht erfüllt hat. Hier gilt dasselbe, was sub. a. gesagt, doch hat hier wohl dieser blosse Besitzer ein Vorzugsrecht vor dem Absender in Bezug auf die Einlösung der Waaren von dem Dritten, wenn er nur zuvor das volle Eigenthum gegenüber dem Absender durch Bezahlung der Waare nachträglich sich verschafft.

Wir haben bereits oben § 110 Note bemerkt, dass Uebertragungen, namentlich hier, wo das Connossement nicht auf Ordre lautet, sowohl durch Cessionen, als auch durch Indossemente geschehen können.

2) Das Connossement ist an Ordre gestellt. Auch hier sind mehrere Fälle zu unterscheiden. — a) Es ist dasselbe an die Ordre des Absenders gestellt. Hier indossirt dieser es, wann und an wen er will und der Inhaber ist durch das blosse Indossement hinlänglich sowohl zur Empfangnahme der Güter als zur weiteren Uebertragung des Connossementes legitimirt. — b) Oder es ist an die Ordre des ersten Empfängers gestellt. Hier gilt dasselbe wie sub a. Jeder Inhaber eines auf Ordre gestellten Connossements ist durch das Indossement genügend legitimirt und hat der

37. Vergl. Pöhls, Handelsrecht I. S. 197—99.

Schiffer überall nicht nach einem besonderen Titel der Berechtigung zu fragen. Von einem Vindicationsrechte oder Einlösungsrechte des Absenders und resp. der früheren Inhaber des Connossements gegenüber dem anderweitigen Inhaber ist hier nicht mehr die Rede, da ja hier das Connossement unbedingt auf Veräusserung wegen des Zusatzes an Ordre lautete.

IV. Es lässt sich nicht als allgemeines Recht, namentlich auch nicht in Deutschland, ansehen, dass der Concurs des Connossementinhabers dem Absender oder dessen Stellvertretern ein Vindicationsrecht gebe. Nach Franz. Rechte hat allerdings der unbezahlte Verkäufer immer das Recht, seine Sachen aus der Fallitmasse zu vindiciren, besonders wenn er dem Falliten bloss den Auftrag zum Verkaufe gegeben hatte. Dagegen ist dies allgemein nach Englischem Rechte nicht der Fall, wenigstens nicht, sobald der Käufer symbolischen oder wirklichen Besitz erhalten hatte, denn dann ist überhaupt Reclamirung nicht mehr möglich; dagegen wenn ein blosser Factor, der unsere Sache für einen Anderen innehat, bankerut wird, so kann man sie von ihm reclamiren, denn die Ueberlieferung an einen Factor ändert weder den Besitz noch das Eigenthum. Abbott Seite 513 (der 8. Auflage). Nach der Russischen Ordnung für die Kauffahrteischiffahrt (1781 Art. 138) ist es Rechtens, dass, wenn ein Bankerutirer, um seine Gläubiger zu betrügen, Güter bereits in ein Schiff geladen hat, die Gläubiger bis zur Bezahlung ihrer betreffenden Forderung das Recht haben, das Schiff oder die ganze oder resp. theilweise Ladung zurückzuhalten; nur muss man bei den Gerichten um Rückhaltung bis zur Bezahlung sofort einkommen, sobald man den Verdacht der Zahlungsunfähigkeit schöpft. Abbott l. c. (8) 513. 514. Eben das soll auch geschehen, wenn der Schiffer wegen der Bezahlung der Fracht Verdacht schöpft. Jacobsen, S. 264.

§ 113. Stoppage in transitu [38]).

Mit diesem Englischen Ausdrucke: Stoppage in transitu pflegt man gewöhnlich ein seerechtliches Institut zu bezeichnen,

---

38. Vergl. ganz besonders Abbott, l. c. part. IV. chap. X. S. 511—40

das keineswegs bloss Englisch ist, sondern als ein Institut des gemeinen Europäisch-Amerikanischen Seerechts bezeichnet werden darf, wenn es auch, wie es mir scheint, bis jetzt in England am meisten zu einer gewissen Ausbildung gelangt ist. Es beruht dasselbe aber vor Allem auf dem Gewohnheitsrechte, auf den Usanzen der Kaufleute und ist von der Gesetzgebung der einzelnen Seestaaten bis jetzt fast gar nicht fixirt oder auch nur berücksichtigt worden. Nichtsdestoweniger scheint dies Institut wahrhaft im Wesen des modernen See- und Handelsverkehres begründet zu sein und rechtfertigt sich namentlich als eine Art von Sicherung des Eigenthümers gegen gewisse gefährliche Folgen des nun einmal bei jedem einiger Maassen ausgedehnten Handelsverkehre so nothwendigen Creditgebens.

Man versteht aber unter Stoppage in transitu, droit de suite das Recht des absendenden Eigenthümers über seine auf dem Transport zu dem Destinatair befindlichen Güter anderweitig und zwar in der Regel durch Nachsendung und Indossirung eines Connossements zu verfügen, im Falle der Destinatair inzwischen unsicher geworden ist.

Das Englische Recht bezieht es ausdrücklich nur auf den Fall des Bankeruts des bestimmten Empfängers und diese Beschränkung scheint sich von selbst zu rechtfertigen. Denn zu dem oben angegebenen Zwecke (Sicherung gegen die Folgen des freien Creditgebens) darf man selbstredend nicht so weit gehen, dem absendenden Eigenthümer überhaupt und allgemein

der 8. Auflage, auf welche sich die Citate dieses § ausnahmsweise beziehen, da ich sonst die 6. v. 1840 doch mit Berücksichtigung der etwas späteren Englischen Gesetzgebung, citirt habe. Französisch heisst es: droit de suite. cf. auch Jacobsen l. c. S. 233—65, der aber ausser einigen Holsteinischen Fällen vorzüglich nur die von Abbott angeführten Fälle aus der Englischen Praxis bespricht; indessen doch S. 261 ff. auch einige Notizen über Frankreich, Russland und Spanien gibt; endlich Pöhls, bes. S. 457—65.

Stop ist gleich stopfen, hemmen, einhalten; Stoppage, das Verstopfen, Hemmen, Einhalten, Anhalten; in transitu auf der Reise, übrigens nicht bloss zur See, sondern auch auf dem Landtransporte und überhaupt so lange, als der Destinatär noch nicht Besitz von den Gütern ergriffen hat.

ein Recht zu geben [39]), nach Gutdünken ein von ihm durch die Zusendung der Connossemente contrahirtes Kaufgeschäft in allen Fällen rückgängig zu machen, denn dies würde den Handelsverkehr völlig unsicher machen und zu Gunsten eines einzelnen Eigenthümers den Verkehr überhaupt erschüttern. — Auch darf man diesem Privilegium nicht den Sinn und die Absicht unterlegen, den Contract zwischen Absender und Destinatair überhaupt zu vernichten, sondern es geht dasselbe einzig dahin, das Recht des absendenden Eigenthümers gegenüber dem unsicheren Destinatair, soweit dies noch möglich ist, zu bewahren [40]), und wenn demnach das contractliche Verhältniss zwischen diesen beiden Personen bereits eine weitere Ausdehnung auch auf andere Personen durch den Weg der Connossemente oder auch wohl anderweitig erlangt hat, also namentlich der Destinatair durch Weiterindossirung auch andere Personen in das Verhältniss hineingezogen und contractlich berechtigt hat, so kann der absendende Eigenthümer jenes Privilegium nicht mehr geltend machen. Wollte man das Gegentheil statuiren, so würde wiederum zu Gunsten eines einzelnen Eigenthümers der ganze kaufmännische Verkehr erschüttert werden. So lange sich das Verhältniss zwischen Absender und Destinatair in Bezug auf die nach dem Connossemente versandten Güter nur auf diese beiden Personen beschränkt, lässt sich füglich zu Gunsten des einen gegenüber dem zahlungsunfähigen Gegner eine Restitution des Eigenthumes rechtfertigen. Wenn aber auf Grund dieses namentlich auch durch den absendenden Eigenthümer zu Stande gebrachten Rechtsverhältnisses andere Personen in Treu und Glauben auf Existenz und Bestand desselben zu negotiiren veranlasst wurden, so wäre es sehr hart, wenn man nun noch den absendenden Eigenthümer, der die dritten Personen durch seine erste Thätigkeit erst in die ganze Verkehrsverbindung hineinzog,

---

39. So sagt ausdrücklich Abbott l. c. S. 511; auch sei das Englische Recht hierin überhaupt weniger bedacht auf das Interesse des verkaufenden Eigenthümers, sondern mehr günstig der Uebertragung des Eigenthums und unterscheide sich dadurch vom Römischen Rechte und von neueren Gesetzen, die auf dem Römischen Rechte basirten.

40. Dies ist auch die Ansicht von Abbott, l. c. S. 515.

gegenüber auch diesen Personen, die bona fide und mehr zufällig sich daran betheiligen, noch weiter zur Wahrung seines Eigenthumes für privilegirt halten wollte[41].

Es verträgt sich aber das Institut mit der oben von uns ausgesprochenen Ansicht, dass durch die Connossementszusendung bereits Eigenthum an den Destinatair übergegangen sei, allerdings nicht Eigenthum in jenem strengen Sinne des Röm. Rechtes, sondern ein Eigenthum flüssigerer Art, ein Eigenthum im modernen Sinne, was wir als kaufmännisches bezeichnet haben und was übrigens nichtsdestoweniger so stark ist, dass es dem Empfänger bereits das Dispositionsrecht über die Güter giebt. Also liegt dem Stoppage allerdings der Gedanke zum Grunde, dass das Eigenthum (in dem bezeichneten Sinne) auf den Destinatair übergegangen sei, dass aber dasselbe aus den oben bereits angedeuteten Gründen unter Umständen von dem Absender wieder aufgehoben werden könne[42]. — Doch glauben wir auf der anderen Seite, dass, damit der Absender das Stoppagerecht noch ausüben dürfe, die nach dem Connossement versandten Güter noch nicht in den Besitz des Destinatärs übergegangen sein dürfen, denn dann sind sie mit dessen übrigem Vermögen äusserlich und reell zu einer Masse verschmolzen und gelten namentlich gegenüber dritten Personen

---

41. In dem Falle der Weiterübertragung des Connossements durch Indossement rechtfertigt sich das im Text Gesagte auch vielleicht dadurch, dass durch ein Indossement, wie dies auch in England so angesehen wird (Abbott, S. 529 not c.) der Indossatar nicht in das ursprüngliche Contractsverhältniss eintrete, sondern dadurch eben nur das Eigenthumsrecht an den Gütern erlange (nämlich für's Erste nur das, was wir kaufmännisches nannten).

42. Dies ist auch Abbott's Ansicht (l. c. 515): the right of stopping in transitu does not depend upon a supposition that the property has not passed from the consignor; but on the contrary, is founded on an admission that the property has become vested in some other person. No question can ever be made upon the right of a man to seize his own goods; but the question in cases of stoppage in transitu generally is, whether, under the circumstances, the consignor may devest the property, which has passed to another, and revest it again in himself.

und zum Schutz von deren Rechten als volles Vermögen [43]). So lange der Besitz der Güter noch nicht ergriffen ist, so lange sind die Connossementsgüter Dritten gegenüber wenigstens noch nicht äusserlich in der Weise mit dem übrigen Vermögen des Destinatairs so verbunden, dass dieselben an sich ihren Handelsverkehr mit dem Destinatär nach einem neuen und nun vergrösserten Massstabe des Vermögens des Destinatärs bestimmen und namentlich ihren dem Destinatär zu bewilligenden Handelscredit darnach einrichten dürften. Also Dritten gegenüber ist noch gar keine rechtliche Wirkung aus dem Verhältnisse des Destinatärs zu den Connossementsgütern hier vorhanden. Anders wenn die Besitzergreifung erfolgt ist. Dann erfordert es die Billigkeit gegenüber Dritten, erfordert es die auf dem kundbaren Vermögen des Destinatärs basirende Sicherheit des Verkehrs mit ihm, überhaupt die Ordnung und Sicherheit des Handelsverkehres, dass man dem Absender das Recht des Stoppage nunmehr abspreche und ihn im Interesse des ganzen Handelsverkehres lieber einen Verlust tragen lasse. Das Gegentheil würde entschieden den Verkehr erschüttern. Dabei kann es nicht darauf ankommen, ob der Absender Credit gegeben habe oder ob er das nicht gethan habe: was nach Römischem Rechte vielleicht von Wichtigkeit wäre. Das Eigenthum des Absenders muss vielmehr überall als verfallen angesehen werden. Der Grund ist die Ordnung und Sicherheit des ganzen Handelsverkehres.

---

43. Die Lehre von der Deutschen Were, welche der Absender über die Güter behält, bis der Destinatär sie in Besitz genommen hat lässt sich nur in Bezug auf das Deutsche Seerecht hier allenfalls zur Anwendung bringen. Es wäre aber einseitig, sie als Fundament für das Europäisch - Amerikanische Stoppagerecht zu benutzen. Doch wird man sagen können: Es steht dem absendenden Eigenthümer so lange das Stoppagerecht zu, als er selbst oder durch Stellvertreter sich noch im Besitze der Güter befindet, also der Destinatär selbst oder durch Stellvertreter noch nicht Besitz davon ergriffen hat. Doch dass diese Auffassung der Sache sich nicht ganz rechtfertigen lasse, ergiebt sich daraus, dass dieser fernere Besitz, diese fernere Were das Stoppagerecht in dem Falle nicht aufrecht zu erhalten vermag, wenn der Destinatär sein Eigenthum bereits weiter durch das Connossement übertragen hat.

Diese von uns aufgestellte Theorie des Stoppagerechtes scheint nun durchaus aus der Natur des praktischen Europäischen Seehandelsverkehres entnommen und stimmt namentlich bis in alle einzelnen Details mit der Englischen Praxis [44]) überein. Nach der bisherigen Entwickelung wird sich aber das Stoppagerecht füglich auf folgende Hauptpunkte zurückführen lassen.

I. War von dem Destinatair bereits der Kaufpreis gezahlt oder das etwanige Tauschobject geliefert oder war eine Compensation (S. 313) möglich, so hat der Absender nicht mehr das Recht des Stoppage. Eine blosse Creditirung des Kaufpreises scheint mir aber dem Absender das Recht nicht entziehen zu können, obwohl Pöhls, Seite 458 anderer Meinung ist; das Factum der Nichtzahlung scheint mir hier die Hauptsache zu sein und überall den Absender zu berechtigen. Das scheint auch Englische Praxis. Jacobsen, 252. Das Französische Recht erklärt denn auch ausdrücklich, dass wenn noch nicht bezahlt sei, mag auf Credit oder nicht gekauft sein, nach Civilrecht selbst die abgelieferten Waaren innerhalb acht Tagen zurückgefordert werden können (Code Nap. Art. 2102) und wird auch unter Kaufleuten jedenfalls wenigstens in Bezug auf die Ausübung des droit de suite an den noch unterwegs befindlichen Waaren das Factum der Nichtzahlung nach Französ. Rechte genügen.

II. Eine theilweise Zahlung entzieht nach Franz. Rechte dem Absender die Befugniss. Die Englische Praxis in dieser Beziehung ist aber dagegen, in dem Falle Hodgson v. Loy. cf. Abbott, S. 514, und muss ich mich in Consequenz mit den bisherigen Auseinandersetzungen für die Richtigkeit der Englischen Praxis aussprechen, wenn ich auch im Interesse der Ordnung und Sicherheit des Handelsverkehres, sowie aus Rücksichten der Billigkeit ebensosehr als der Klugheit den Uebergang des Eigenthums an den theilweisen Zahler unter gewissen Bedingungen rechtfertigen möchte: nämlich 1) dass wenigstens die

44. Leider giebt auch Abbott hier keine eigentliche Theorie über die Englische Praxis, sondern zählt vielmehr nur einzelne Fälle auf. Das Stoppagerecht finde eben, sagt er, in many cases statt, ohne dass das Princip von ihm angedeutet wird.

Hälfte gezahlt sei und dass 2) der Absender sich eine theilweise Zahlung habe gefallen lassen. cf. oben § 112 sub II. 3.

III. Das Stoppagerecht wird auch dann zu statuiren sein, wenn die gegen Einsendung des Connossements bereits acceptirten Wechsel nicht gezahlt werden, falls darin Nichtzahlung liegt. Siehe jedoch S. 313 sub 2.

IV. Wenn das Geschäft unter einer Bedingung, sei es Resolutiv- oder nun gar Suspensiv-Bedingung, oder auf Probe etc. abgeschlossen, so kann um so mehr bis zum Eintritt der Bedingung etc. der Absender das Recht üben.

V. Das Recht kann aber nur im Falle der eingetretenen Unsicherheit des Destinatärs ausgeübt werden. Doch ist überall der materielle Concurs genügend. Der Absender braucht den formellen nicht abzuwarten.

VI. Hat der Destinatär selbst oder durch Stellvertreter bereits Besitz von den Gütern genommen, so vermag selbst das Factum der Nichtzahlung des Preises das Recht des Stoppage nicht mehr zu gewähren. Die Güter sind dadurch äusserlich und objectiv auch für alle dritte Personen in das übrige Vermögen des Destinatärs übergegangen und erleiden dessen Schicksal.

VII. Hat der Destinatär das Connossement bereits anderweitig, gleichviel ob durch Cession oder durch Indossemente übertragen [45]), so kann auch nunmehr selbst das Factum der Nichtzahlung das Stoppagerecht nicht mehr herbeiführen.

---

45. Abbott, 528 scheint nur der Indossirung diese Wirkung zu geben: But a second vendee, who neglects to take actual or constructive possession, is in the same situation as the first vendee, under whom he claims. His title is defeasible on non-payment of the price by the first vendee, *unless, indeed, he take under a bona fide indorsement to him of a bill of lading,* for valuable consideration. — Jacobsen (S. 260) hat aber unsere Ansicht. Abbott, S. 533 charakterisirt aber die Englische Praxis in Bezug auf diese weitere Indossirung folgender Massen: It is now the admitted doctrine in our courts, that the consignee may, under such circumstances before stated — (nämlich: that by an assignment made by the consignee for a *valuable consideration, and without notice to the assignee that the gaods were not paid* for, the property was absolutely transfered to the assignee, and that the consignor was by such assignment deprived of the right to stop the goods in transitu,

VIII. Nur der absendende Eigenthümer kann das Stoppagerecht ausüben. Es geschieht durch Zusendung eines anderweitigen Connossementexemplares oder auch wohl anderweitig durch anderweitige Disposition über die Güter. Abbott, S. 520.

IX. Doch halte ich den Kapitain, auch ohne besonderen Auftrag des Absenders, für befugt, im Fall er erfährt, dass der Destinatär bankerut sei, und vermuthen darf, dass derselbe die Güter noch nicht bezahlt habe, im Interesse des Absenders wenigstens zeitweilig die Güter noch zurückzubehalten. Ist aber

---

which as against the original consignee he might have exercised) — confer an absolute right and property upon a third person, indefeasible by any claim on the part of the consignor. — Die Uebertragung des Connossements muss gegen Entgeld, also kaufmännisch sein. Der Verkauf des Connossements an den Indossaten muss also, wie das Englische Recht dies mit valuable consideration ausdrückt, — ein wirklicher, kein Scheinkauf gewesen sein. Ferner versteht es sich von selbst, wie dies gleichfalls das Englische Recht andeutet, dass der neue Erwerber des Connossements in bona fide sich befinden müsse.

Uebrigens beschränkt Abbott auch den Fall der Indossirung noch weiter. Nicht in allen Fällen soll dies ein Hinderniss für den Absender zum Stoppage sein. Er sagt nämlich Seite 537: Indeed the indorsement of a bill of lading was not considered to be *properly* an actual transfer *in itself* of the goods mentioned; but rather evidence or an act raising a presumtion of such a transfer, and consequently the object and legal effect of the indorsement might be ascertained *by other* circumstances. Und an einer anderen Stelle heisst es: the rights of the partier must depend on the state of things when the bill of lading was signed and indorsed. Es werden auch Fälle angeführt aus der Englischen Praxis. Es scheint aber dies nicht richtig zu sein. Wenigstens aber wird man bei Statuirung solcher Ausnahmefälle sehr vorsichtig sein müssen.

Endlich sagt Abbott, 538. 39. die Indossirung müsse wirklich gemacht sein; eine bloss briefliche Uebertragung ohne wirkliche Indossirung soll demnach nach Engl. Rechte nicht genügen, um den Absender seines Stoppagerechtes zu berauben. Abbott und überhaupt die Engl. Praxis giebt hier unendlich viel auf das Concrete des besonderen Falles; ich glaube aber, dass dies nur nothbehelflich, aus Mangel an einer principiellen Auffassung, an einer Theorie geschieht.

der ursprüngliche Destinatär bereits durch ein Indossement oder anderweitig verändert, so kann man dem Kapitain dieses Recht nicht mehr einräumen, ohne den regelmässigen Gang der Handelsconjuncturen zu verwirren.

X. Ist der Absender nicht auch zugleich der Eigenthümer der Güter und wird auch nur der Absender im Connossemente genannt, so hat gewiss 1) der Absender, natürlich im Namen und Auftrag des Eigenthümers das Recht des Stoppage; und 2) ist der Eigenthümer berechtigt, von dem Absender die Ausübung des Stoppagerechts zu verlangen, endlich 3) kann der Absender auch ohne besonderen Auftrag des Eigenthümers wenigstens vorläufige Schritte zur Wahrung von dessen Rechte thun.

§ 113. Einzelnes.

I. Das Stoppagerecht darf natürlich in guter Vorsicht auch ausdrücklich im voraus ausbedungen, doch kann es erst ausgeübt werden, wenn wirklich Insolvenz eintritt. Abbott, S. 519.

II. Die Güter befinden sich in transitu, so lange sie noch nicht von dem Destinatär oder dessen Stellvertreter in Besitz genommen sind. Demnach auch wenn die Güter bereits im Bestimmungsorte angelangt sind und sich noch auf dem Schiffe oder auch im Lagerhause des Staats oder der Kaufmannschaft oder im Zollhause oder auf der Post oder in den Räumen des Spediteurs des Absenders befinden, so darf auch hier das Stoppagerecht noch ausgeübt werden. Ferner wenn die Güter zur See angekommen sind, um zu Lande noch weiter an den Empfänger transportirt zu werden, und inzwischen dieselben bei dem Spediteur, Kaimeister (wharefinger) oder bei einem Ballenbinder (packer, Packer), wenn diese auch vom Käufer ernannt sind, zeitweilig bis zum Weitertransport niedergelegt werden, so bleibt das Stoppagerecht bestehen, wenn sich nur der Käufer des Waaren- oder Packhauses nicht als seines eigenen bediente. Abbott l. c. Doch ist es anders, wenn der Kaimeister oder Spediteur nicht zum Weitertransport, sondern zur Empfangnahme der Waaren im Namen des Käufers beauftragt war.

Ferner wenn der Weitertransport auf, dem Käufer nicht angehörigen, Kähnen oder Wagen geschieht, so ist dieser gleichfalls

noch nicht als im Besitz der Güter anzusehen und kann also das Privileg vom Ablader noch ausgeübt werden. Jacobsen, l. c. 253.

Wenn das befrachtete Schiff von dem Destinatär auch ganz gechartert war, so ist trotzdem das Stoppagerecht auch nach eingenommener Ladung immer noch ausübbar. Dies ist klar, doch würde man den Fall ausnehmen müssen, wenn der Destinatär den Kapitain ernannt hat und dieser nun in dem Namen desselben Besitz von den Gütern ergreift, was auch stillschweigend geschehen kann. Wenn aber der Destinatär das beladene Schiff auf mehrere Jahre für eigene Rechnung gemiethet hat, also owner of the ship pro tempore geworden ist, so entscheidet sich Abbott, S. 522 dafür, dass das Recht nicht mehr ausgeübt werden könne. Ich glaube, dass dies richtig sei und dass dies schon dadurch sich rechtfertige, dass in einem solchen Falle der Kapitain für den Destinatär stillschweigend Besitz ergreifen darf, als Beamter des Destinatärs.

Der Bankerut des Destinatärs an sich hindert noch nicht den Uebergang der Güter an denselben; doch braucht andererseits der Verkäufer auch nicht den wirklichen Besitz wiederzuerlangen, sondern es genügt schon ein Auftrag an den Frachtführer der Güter, diese nicht auszuliefern.

III. Wenn dem Kapitain, von dem wir übrigens noch besonders § 114 und § 119 sprechen müssen, in Bezug auf seine Stellung bei Connossementsübertragungen, mehrere anscheinend gleich gültige Connossemente mit dem Ansinnen, die Waaren darauf auszuliefern, von verschiedenen Personen zugleich präsentirt werden, so wird man es fürs Erste seinem eigenen Ermessen überlassen müssen, wem er die Güter übergeben will[46]).

---

46. Abbott S. 539 sagt: It appeared in evidence, by the testimony of merchants and masters of ships, that by usage, in the case of indorsement of bill of lading to different persons, the master was at liberty to deliver to which he thought proper. Doch versteht es sich auch wohl nach der Englischen Praxis, dass eben die verschiedenen Connossemente wenigstens dem Anschein nach gleich gültig erscheinen müssen. Denn unmöglich kann man dem Kapitain ein Recht einräumen, durch willkürliche Aushändigung der Güter

Dabei hat er aber als Beauftragter des Absenders vor Allem wohl den zu berücksichtigen, den er im Interesse des Absenders für den besten hält und wird alsdann keine Klage gegen ihn zu gestatten sein denen, welche auf ihre Connossemente von ihm keine Güter empfangen haben [47]). Ferner wird er die Güter, wenn er zur Uebergabe an einen Agenten des Absenders zuerst beauftragt war und nun die Concurrenz der bezeichneten Art eintritt, als ursprünglich Beauftragter des Absenders allemal an den Agenten des Absenders zu überliefern haben. — In allen zweifelhaften Fällen ist er verpflichtet, den Ausspruch eines Gerichtes einzuholen und allenfalls, wenn es nöthig erscheint, einstweilen die Güter sicher zu deponiren. Zum wenigstens wird der Kapitain in allen zweifelhaften Fällen überhaupt verbunden sein, die Güter dem Einen oder dem Anderen nur gegen Leistung von genügender Caution zu überantworten.

Vergl. übrigens das, was bereits § 112 s. II. über die Concurrenz mehrerer Connossemente gesagt worden ist.

IV. Diejenigen, welche annehmen, dass die Uebertragung eines Connossements, welches nicht an Ordre gestellt ist, nur durch förmliche Cession stattfinden könne oder falls auch durch Indossirung, so doch nach den strengen Grundsätzen der Cession beurtheilt werden müsse, mögen dem Absender das Recht absprechen, anderweitig als in Person oder durch einen Bevollmächtigten die Güter zurückzunehmen. Wenigstens halten sie den Kapitain, welchem noch dazu sämmtliche von ihm unterzeichnete Connossemente zuvor zu restituiren seien, anders nicht für verpflichtet, den Befehlen des Absenders nachzukommen. Ebenso könne hier der Destinatär nur auf dem Wege und mit den rechtlichen Wirkungen der Cession das Connossement übertragen [48]). — Wir halten aber auch in solchem Falle die Uebertragung durch Indossirung für thunlich und wenden dann keineswegs die strengen Grundsätze der Cession auf eine solche Uebertragung an. Siehe § 109. 110.

---

im Falle mehrerer Connossemente das ganze Stoppagerecht des Absenders zu vernichten.

47. Dies ist auch die Ansicht Abbott's, sowie die Englische Praxis.

48. Dies ist die Ansicht von Pöhls I. S. 460. 61.

V. Erfolgt die Uebertragung kraft Cession, so hat der Schiffer gegen den neuen Inhaber die Einreden, welche ihm gegen den ursprünglichen zustanden. Anders wenn sie durch Indossirung bewirkt wurde, wo z. B. selbst nicht gilt die Einrede der Nichtbezahlung.

§ 114. Stellung des Schiffers bei Connossementübertragung.

Indem ich auf § 106, besonders § 109, 111 und 112 n. II., sowie § 113 n. III. Note 46, endlich § 119 verweise, ist hier nur noch zu bemerken, dass der Schiffer unbedingt das Stoppagerecht des Absenders zu respectiren hat. In allen zweifelhaften Fällen hat er das Gericht zu befragen oder die Güter zu deponiren oder doch nur gegen Caution zu überliefern, und überhaupt darf und soll er vorzugsweise im Interesse des Absenders handeln.

§ 115. Manifest oder Ladebuch [49]).

Es heisst auch Ladungsmanifest. Es ist dies ein Verzeichniss der in das Schiff geladenen Waaren auf Grund der einzelnen über die Ladung ausgefertigten Connossemente. Es ist jetzt ein allgemein verbreitetes und als wesentlich anzusehendes Schiffsdocument, welches hauptsächlich zur Constatirung des wirklichen Bestandes der Ladung an den Zollstätten, sowie bei polizeilichen Nachfragen (z. B. wegen Quarantäne), endlich zur übersichtlichen Darstellung der ganzen Ladung im Interesse der Rheder, Bodmereigeber, Assecuradeurs etc. dient oder doch dienen kann. Gesetzlich ist es übrigens nicht in allen Ländern vorgeschrieben.

Die Form des Manifestes ist gewöhnlich die einer tabellarischen Uebersicht des Inhalts der einzelnen Connossemente der Ladung. Nach Englischem Recht soll das Manifest enthalten: 1) Namen und Tonnengehalt des Schiffes, 2) Namen des Schiffers und des Platzes, wo das Schiff zu Hause ist, 3) Namen des

---

49. Pöhls, S. 465 ff. Pardessus, n. 649. Abbott (6), S. 328. 29. Für England ist das Manifest gesetzlich vorgeschrieben und enthält die Acte 3 und 4. Will. IV. c. 52. § 3. die betreffenden Vorschriften unter genauer Angabe des nothwendigen Inhaltes des Manifestes. Siehe besonders bereits oben § 65 initio, S. 169, 170, sowie § 45 wegen der in Betreff der Ladung vom Schiffer zu führenden Papiere.

Platzes oder der Plätze, wohin das Schiff bestimmt ist, 4) eine besondere Uebersicht und Beschreibung (particular account and description) aller am Bord befindlichen Frachtstücke nach Marken, Nummern, Verpackungsart, nach Art und Spezies, mit besonderer Angabe der lose gestaueten (loose stowed) Güter, 5) Namen des Versenders und des Empfängers, sofern der letztere namentlich im Connossemente steht, 6) ausserdem eine übersichtliche Zusammenstellung aller einzelnen im Schiffe verladenen Frachtgüter nach der Art ihres Inhaltes, ihrer Verpackung, also z. B. an Taback soviel, an Baumwolle soviel; ferner so und soviel Kisten, Fässer etc. Pöhls fordert ausserdem noch die Angabe der Frachtsummen.

Das Manifest kommt besonders bei Stückgüterfracht und da vor, wo durch mehrere Certepartien von mehreren Abladern Theile des Schiffes gemiethet sind. Doch wird auch da, wo das ganze Schiff von Einem gechartert ist, in der Regel durch die Certepartie das Ladungsmanifest nicht unnöthig werden, da diese gewiss selten eine so spezificirte Angabe der eingeladenen Güter enthält, wie sie an Zollstätten etc. nothwendig ist.

Die Aufmachung des Manifestes durch die Schiffsmäkler ist nicht selten. In Kriegszeiten gegenüber Prisengerichten ist es immer zweckmässig, dasselbe gerichtlich vidimiren zu lassen.

Der Schiffer ist unbedingt für den richtigen Inhalt des Manifestes und für dessen Uebereinstimmung mit dem wirklichen Bestande der Ladung verantwortlich. Der aufmachende Mäkler nur wo ihn Gesetze dazu besonders verpflichten, denn fürs Erste ist es dessen wie jedes anderen Concipienten des Manifestes Sache, auf Grund der ihm vom Schiffer übergebenen Connossemente das Manifest aufzumachen. Ob das Alles auch wirklich verladen sei, kann der Concipient in der Regel zu der Zeit, wo er das Document abfasst, nicht mehr untersuchen; denn nicht selten wird das Schiff dann schon ganz oder zum grössten Theile vollgeladen sein.

§ 116. Clarirung.

Dies ist die Angabe des Schiffers über Schiff und Ladung an den Zollstätten. In der Regel darf man den Schiffer zur Zahlung der Abgaben für das Schiff verantwortlich machen; die

Abgaben für die Ladung haben, gegenüber dem Schiffer wenigstens, immer bei der Ausfuhr die Befrachter und bei der Einfuhr die Empfänger der Güter zu zahlen; doch kann das anders verabredet sein und in der Regel ist der Schiffer beauftragt, die etwa unterwegs (z. B. auf der Passage durch den Sund) zu entrichtenden Abgaben auch für die Ladung zu entrichten.

§ 117. Weitere Pflichten des Schiffers vor der Reise [50]).

Von diesen ist in § 102 bereits gesprochen und hier nur noch anzudeuten, dass der Schiffer mit dem ersten guten Wind und Wetter abzusegeln verpflichtet ist, nachdem sein Schiff zum Untersegelgehen zurecht gemacht ist. In der Regel wird der Ablader ein Interesse daran haben, dass gerade das bestimmte Schiff der Ladung auch wirklich zur Reise verwandt werde. Vergl. das sehr lange Kap. 87. des Consulats. Der Schiffer hat demnach an sich nicht das Recht, die Waaren in ein anderes Schiff zu verladen und kann nur unterwegs im Falle der Seeuntüchtigkeit seines Schiffes zum Weitertransport in einem anderen Schiffe für befugt gehalten werden. Vor der Abfahrt und vor Einnahme der Ladung wird der Schiffer gehalten sein, sein Schiff zu säubern, namentlich auch von Ratten und Mäusen durch Einsperrung von Katzen und Hunden.

Der Schiffer darf ferner keine Güter für seine eigene Rechnung in das Schiff laden, ohne Fracht dafür zu zahlen und ohne dazu von der Rhederei, und falls das ganze Schiff befrachtet ist, von den Befrachtern Erlaubniss erhalten zu haben; es sei denn, dass er dazu im ersten Falle durch die Bestimmungen seines Dienstcontractes oder im letzteren durch die Certepartien ermächtigt wäre. So das Holländische Recht l. c. Art. 352. Span. Art. 654, welches letztere das Verbot ausdrücklich auch auf die übrigen Schiffsleute erstreckt Doch ist die Pacotille u. Führung auszunehmen. Siehe § 78 n. 7.

Auch der Schiffer, der auf gemeinschaftlichen Gewinn an der Ladung fährt, darf für seine besondere Rechnung keine Güter in das Schiff laden, es müsste denn das Gegentheil bedungen

---

50. Von den Pflichten des Schiffers überhaupt spricht Kent, l. c. 206 ff. und 218 übersichtlich. Siehe bereits § 102.

sein. Holl. Recht Art. 353. Franz. Art. 240 und dieses letztere bezieht mit Recht dies Verbot überhaupt auf alle für einen Antheil am Gewinn engagirten Seeleute, indem es schlechthin einen Handel doch nur gleicher Art wie der der Gemeinschaft, den Seeleuten auf eigene Rechnung und zwar nicht blos auf dem Schiffe wo sie dienen, sondern auch auf anderen verbietet [51]). Die Strafe der Ueberschreitung des Verbots ist nach Franz. und Holl. Rechte Confiscation der eingeladenen Güter zu Gunsten der übrigen Interessenten, unbeschadet natürlich (Holländ. Recht Art. 353) der Vergütung der dabei verursachten grösseren Kosten, Schäden und Zinsen. Dagegen wenn sich der Schiffer für einen Antheil an der Fracht verdungen hat, so hat obiges Verbot nicht statt, und es reicht hier überall hin, wenn er von den von ihm eingeladenen Waaren die Fracht zahlt, welche Fremde bezahlen würden. Er darf aber auch hier nichts ausschliesslich für sich in Anspruch nehmen und muss demzufolge die besondern Gratificationen, welche er etwa unter dem Namen Kaplaken erhalten würde, in die Masse werfen. Pardessus l. c. n. 691.

Für das Gut, welches der Kapitain auf Fracht annimmt, aber liegen lässt, muss er dem Ablader soviel ersetzen, als es an dem Bestimmungsorte zur Zeit der regelmässigen Löschung mehr gekostet haben würde. Ginge solches Gut aber dadurch, dass es zurückgeblieben ist, verloren, so geht es dem Schiffer verloren. Dies rechtfertigt sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Der von dem Consulat angeführte Grund ist nur für Stückgüterbefrachtung passend; es heisst aber dort cap. 88: dieses Gesetz sei desswegen gemacht, weil viele Schiffer im Anfange, wenn sie eine Reise unternehmen, die Stückgüter zu einer geringen Fracht abschliessen, und später wenn erst die Reise bestimmt in Aussicht kommt durch die recht zahlreiche Anmeldung

---

51. Darüber sagt Pardessus l. c. n. 691: dieses Verbot gründet sich auf den Schaden, der dadurch der Societät verursacht wird, dass 1) die Quantität der Waaren, die an den Bestimmungsort gebracht werden, vermehrt und somit der Preis heruntergedrückt werde, und 2) gründet dasselbe sich darauf, dass es wahrscheinlich ist, dass der Kapitain und consequent die übrigen Seeleute auf ihre eigenen besonderen Sachen mehr Fleiss verwenden und desshalb leicht die schuldige Sorgfalt für die gemeinschaftlichen Güter vernachlässigen werden.

von Frachtstücken, für die später angemeldeten Güter eine höhere Fracht sich zahlen lassen. Wäre nun obige Vorschrift nicht vorhanden, so würden die Schiffer die Güter, welche sie zu Anfang gegen geringere Fracht mitzunehmen sich verpflichtet hatten, leicht liegen zu lassen sich bewogen fühlen, eben um dafür andere neue gegen höhere Fracht noch annehmen zu können. Uebrigens muss wegen der liegenbleibenden Güter von dem Befrachter gegen den Schiffer ein Protest aufgenommen werden. Cons. c. 88 und Dänisches Gesetzbuch IV. 2, 6. cf. Jacobsen, Seite 280. — Die mancherlei Bestimmungen der Particularrechte hierüber sind bereits oben § 95 angegeben, auf welchen § ich überhaupt zurückverweise; auch § 91 u. § 119.

Wegen des Ortes der Ladung und Entlöschung und der in dieser Beziehung dem Schiffer obliegenden Pflichten siehe bereits § 93; wegen der Liegetage § 94.

Der Schiffer ist endlich verantwortlich für allen Schaden, welcher den durch ihn, ohne besondere Einwilligung des Abladers, auf das Oberverdeck geladenen oder an den Seitenwänden des Schiffes aussen angehängten Gütern zustossen mag. Das Holl. Recht Art. 348 verlangt sogar schriftliche Einwilligung.

§ 118. Pflichten des Schiffers während der Reise [52]).

Der Schiffer muss Alles thun, was zur guten Erhaltung der Waaren am Bord bis zur Löschung nothwendig ist. Er muss dafür sorgen, dass die Luken und sonstigen Oeffnungen des Schiffes, besonders wenn die See hoch geht, es regnet etc., wohl verschlossen sind, muss aber zugleich nach Umständen und besonders nach Beschaffenheit der Güter das Schiff so oft es thunlich lüften etc. Preuss. Landrecht II. 8. § 1709. Die Luken werden gewöhnlich mit getheertem Segeltuche (Persenningen) bedeckt. Auch wenn der Schiffer Leckage bemerkt, so soll er sie möglichst zu stopfen suchen. Preuss. Recht l. c.

Gegen Ratten- und Mäusefrass muss der Schiffer, sofern die Natur der Waaren es zu fordern scheint, also z. B, nicht bei einer Kohlen- oder Eisen- oder Weinladung, eine Katze mitnehmen: was in manchen Seerechten ausdrücklich vorge-

52. cf. Pöhls, S. 468 ff.

schrieben ist. Doch wird man den Schiffer überhaupt nicht unbedingt für Ratten- und Mäuseschaden an den Gütern verantwortlich machen können, da in einem beladenen Schiffe die Katzen und Hunde nicht leicht an alle Orte hinkommen, wo dies Ungeziefer sich verbergen und Schaden anrichten kann. Das Consulat macht freilich den Schiffer unbedingt für den Schaden verantwortlich, wenn er keine Katze am Bord hatte und verpflichtet den Schiffer, falls die Katze unterwegs starb, sofort am nächsten Orte eine andere anzuschaffen[53]). cf. besonders Preuss. Recht II. 8. § 1708.

Der Schiffer muss die Reise möglichst nach Wind und Wetter sowie nach der Beschaffenheit des Schiffes auf dem geraden oder auf dem etwa besonders verabredeten Wege machen. Abweichungen, besonders Angehen eines Hafens, besonders da dies ja wie jedes Annähern an das Land mit einer gewissen Gefahr für das Schiff und mithin auch für die Ladung verbunden ist, rechtfertigen sich nur aus Rücksichten der Noth. Von dem Rechte, nöthigenfalls in einen Nothhafen zu gehen, von den Waaren zu verkaufen, zu verpfänden etc. ist bereits oben gesprochen. Wir werden weiter unten noch vom Seewurf zu handeln haben. Im Falle eines Schiffbruches ist der Schiffer gehalten, mit seinen Leuten soviel als möglich von Schiff und Gut zu bergen.

Wenn das Schiff zur Weiterreise untüchtig geworden ist und die Ausbesserung im Nothhafen zu lange dauern möchte, so hat er nach Befinden der Umstände entweder schleunigst den Befrachtern davon Anzeige zu machen oder auch verderbliche Güter zu verkaufen oder endlich die Waaren mit der ersten besten Gelegenheit weiter zu schicken oder auch selbst ein ander Schiff zum Weitertransport zu miethen. Siehe den Schluss dieses §.

Die übrigen Pflichten des Schiffers ergeben sich aus der Natur seiner contractlichen Stellung zu den Rhedern und Abladern von selbst und bedürfen keiner weiteren Spezification.

---

53. Cons. 65. 66. Für die unbedingte Verantwortlichkeit sprechen sich aus, wohl zugleich auf Grund der Verpflichtung des fullo (Kleiderreinigers und Wäschers) nach Röm. Rechte (L. 13. § 6. D. 19. 2.) Casaregis, Straccha, Roccus, Kurike, Emerigon. Jacobsen ist unbestimmt, Pöhls hat unsere Ansicht.

Namentlich in Kriegszeiten hat der Schiffer das Seeceremoniel gehörig zu beobachten, damit er nicht von einer Kriegspartei aufgebracht und so die Reise zum Nachtheile der Ladungsinteressenten verzögert werde. Vor allem aber muss er sich alles Einnehmens von Zoll- oder Kriegscontrebandartikeln enthalten und überhaupt den neutralen Ckarakter von Schiff und Ladung aufrecht zu erhalten suchen. Er darf nicht unter feindlichem Convoi segeln, wenn die Befrachter es nicht ausdrücklich erlaubt haben. Im Falle aber der Aufbringung durch Kriegsoder Kaperschiffe muss er sofort den Rhedern und Befrachtern die gehörige Anzeige machen und Alles aufbieten, was zur Wahrung der Rechte von denselben dienen mag. Es ist übrigens hiervon bereits oben bei Angabe der Pflichten des Schiffers überhaupt § 64 sowie besonders § 69—71 gesprochen worden. Siehe auch den letzten Abschnitt.

Der Verfrachter oder Schiffer ist zur Vergütung von Kosten, Schaden und Zinsen an den Befrachter oder an den Empfänger gehalten, wenn das Schiff durch Schuld oder Nachlässigkeit der Erstbenannten bei dem Abgange, während der Reise oder am Entlöschungsplatze angehalten oder aufgehalten ist. Der Verfrachter hat natürlich im Falle der Schuld oder Nachlässigkeit des Schiffers den Regress gegen diesen. Das Holl. Recht l. c. Artikel 475. 76 enthält fast wörtlich die Bestimmungen dieser Nummer, die unstreitig sich als gemeines Recht ergeben. Die Entschädigung lässt sich einzig nach den Umständen des besonderen Falles durch Sachverständige bestimmen. Doch wird in der Regel das gesammte Interesse zu prästiren sein nebst Zinsen und Kosten.

Muss der Schiffer das Schiff während der Reise verzimmern lassen, so ist der Befrachter oder Ablader gehalten, das Ende der Verzimmerung abzuwarten, falls dieselbe sich nur nicht zu lange verzögert und dadurch die Speculation mit der Waare vereitelt oder auch die Waare dem Verderb ausgesetzt werden sollte. In jedem Falle muss aber der Befrachter (Ablader), falls die Verzimmerung ohne Schuld des Schiffers nothwendig geworden, und der Befrachter die Güter bereits im Hafen der Verzimmerung zurücknehmen will, die ganze Fracht, sowie den Beitrag zur Havariegrosse zahlen. Doch erfordert es die Billigkeit, dass der Befrachter für die Zeit der Verzimmerung keine (ausserordentliche) Fracht zu zahlen habe, wenn das Schiff

monatsweise gemiethet ist und dass auch keine Erhöhung der Fracht eintrete, wenn die Befrachtung für die Reise geschehen ist. — Kann das beschädigte Schiff nicht bald genug oder gar nicht verzimmert werden, so ist der Schiffer gehalten, für seine Rechnung und ohne dass er Frachterhöhung fordern darf, ein oder mehrere andere Schiffe zu miethen[54]), um die Ladung nach dem Bestimmungsorte zu führen. Das Holländische, Preussische, Spanische, Englische und Französische Recht bestimmen dies ausdrücklich und scheint dies dem Wesen des Seehandelsverkehres wahrhaft zu entsprechen (siehe oben § 64, S. 168) und mithin gemeines Recht zu sein, falls nur der Schiffer in der Auswahl des Schiffes und namentlich auch des neuen Schiffers die gehörige Sorgfalt anwendet, und wird dabei die Voraussetzung zu machen sein, dass er sich nicht zuvor mit dem Befrachter, Ablader oder deren Correspondenten über diesen Weitertransport nach Zeit und Umständen verständigen könne; denn wo es angeht, wird man den Schiffer bei diesem wichtigen Schritte, zur Einholung von Verhaltungsregeln für verpflichtet halten müssen. Das Spanische Recht Art. 777 verpflichtet aber den Schiffer, das neu gemiethete Schiff zu begleiten bis zum Bestimmungsorte.

Wenn der Schiffer kein anderes Schiff oder nicht genug Schiffe an dem Orte hat bekommen können, so kommt ihm die Fracht nicht weiter zu, als nach Verhältniss der bereits zurückgelegten Reise und bleibt dann der Weitertransport der Güter jedem einzelnen Ablader überlassen. Doch hat der Schiffer auch hier inzwischen für ihre Sicherheit zu sorgen.

Es versteht sich von selbst, dass der Schiffer in allen diesen Fällen die Ablader etc. von seinen Schritten sobald als möglich brieflich unterrichten muss. Sodann wird er wohlthun, über diese Facta öffentliche Beweisurkunden in Form von Protesten,

---

54. Faber und Vinnius waren der Meinung, dass nach Röm. Rechte der Schiffer nicht verpflichtet sei, in solchem Falle ein ander Schiff zu suchen, weil der Contract sich eben nur auf das bestimmte Schiff bezöge (Vinnius ad Peckium, ad rem naut. p. 294. 95; Faber, comm. ad Pand, den Vinnius l. c. citirt). Dagegen gibt schon das Seerecht von Rhodus, das von Oléron und das von Wisby dem Schiffer das Recht, ein ander Schiff zum Weitertransport zu nehmen. Siehe oben § 64. S. 168. cf. Kent, l. c. 210—12.

Verklarung etc. aufnehmen zu lassen; obgleich dies mehr zu seiner eigenen Sicherheit und nachherigen Erleichterung dient, indem er jene Facta auch auf alle andere Weise später wird beweisen dürfen. Doch schreiben manche Particularrechte solche Formen des Beweises vor und können auch die Certepartien in dieser Beziehung dem Schiffer besondere Verpflichtungen auflegen, wie überhaupt alle jene Punkte über das Verhältniss zwischen den Parteien näher bestimmen oder modificiren [55]).

§ 119. Pflichten des Schiffers nach vollendeter Reise.

In dieser Beziehung verweisen wir zuförderst auf die bereits § 72 angegebenen allgemeinen Pflichten des Schiffers nach Beendigung der Reise.

Hier scheinen überhaupt zwei Fälle unterschieden werden zu müssen [56]).

I. Wenn ein Schiff von einem Befrachter so gemiethet ist, dass es erst an einem anderen Orte als an dem der Ausreise eine Ladung einnehme, so beginnen eigentlich erst an diesem Bestimmungsorte der Empfangnahme der Ladung die Rechte des Befrachters und die Pflichten des Schiffers in Bezug auf die Ladung. Zuvor geht die ganze Verbindlichkeit des Schiffers dahin, zur gehörigen Zeit sich an dem betreffenden Orte mit seinem Schiffe einzufinden und sich zur Ladung bereit zu halten. Dabei hat der Schiffer seiner Pflicht Genüge gethan und kann die Ladung von dem Befrachter unbedingt verlangen, wenn er nur ohne unnöthige Zögerung den Ort, wo das Schiff lag, verliess und auf möglichst kurzem Wege mit seinem Schiffe nach dem Bestimmungsorte segelte. Verzögerungen, die Wind und Wetter oder andere zufällige Ereignisse herbeiführen, hat der Schiffer nicht zu tragen; der Befrachter muss trotzdem die

---

55. Die obigen Bestimmungen in Betreff der Verzimmerung des Schiffes während der Reise und der betreffenden Rechte und Pflichten der Parteien finden sich fast wörtlich sowie oben in dem Texte im Holl. Handelsgesetzbuch Art. 478.

56. cf. Pöhls, l. c. S. 472 ff.

Ladung zum Transport liefern. Doch wird man wohl die Beschränkung hinzufügen müssen, dass die Zögerung nicht allzu bedeutend und nicht eine ganz ausserordentliche gewesen und die Abladung überhaupt durch die Art der Verzögerung (z. B. bei verderblichen Waaren, durch inzwischen ausgebrochenen Krieg) nicht unmöglich geworden sei. Auch versteht es sich von selbst, dass sich der Ablader gegen die Nachtheile der Verzögerung in der Weise schützen kann, dass er sich ausdrücklich zur Befrachtung nur unter der Bedingung verpflichtet macht, wenn der Schiffer bis zu der und der bestimmten Zeit am Orte der Abladung mit seinem Schiffe eintreffe. Ist eine solche Bedingung, wie das bei manchen Ladungen und unter Umständen sehr zweckmässig und zugleich billig scheint, aufgestellt, so kann sich denn auch der Schiffer nicht damit entschuldigen, dass er durch Wind und Wetter oder höhere Gewalt etc. aufgehalten sei. Sondern wenn in einem solchen Falle die bestimmte Zeit verstrichen ist, so hat der Ablader überhaupt keine Verpflichtung mehr, die Ladung zu liefern. Der Schiffer wird wohlthun, in dem Contracte sich wenigstens ausbedingen zu lassen, dass der Ablader auch in einem solchen Falle wenigstens eine anderweitige Ladung innerhalb einer bestimmten Frist oder möglichst bald besorgen wolle.

Am Ladungsplatze angelangt, hat sich der Schiffer bei dem Ablader oder dessen Correspondenten zu melden und ihm sein Schiff zur contractlichen Disposition zu stellen. Von dem Augenblicke, wo der Ablader, resp. Correspondent sich zur Abladung bereit erklärt, treten die Verpflichtungen des Schiffers ein, welche er, falls das Schiff am Orte der Ausreise bereits beladen wäre, von nun an zu erfüllen gehabt hätte und sind natürlich auch die während der Reise dieselben wie anderwärts. Umgekehrt sind auch die Pflichten und Rechte eines solchen Befrachters dieselben wie die jedes anderen. Am Löschplatze einer solchen Ladung liegen aber dem Schiffer dieselben Verbindlichkeiten ob, wie an jedem anderen Löschplatze nach Vollendung der Reise; und hiervon soll nun unter Nummer II. gehandelt werden.

II. Wenn das Schiff am Orte der Ausreise bereits seine Ladung einnimmt, um sie an einen bestimmten Ort zu trans-

portiren[57]), so ist dieser Bestimmungsort der Ort der Löschung oder der Löschplatz.

1) Ist das Schiff durch Certepartien für einen oder wenige Theilnehmer befrachtet, so wird es in der Regel so angesehen, als ob dann der Schiffer die Pflicht habe, den Destinatären seine Ankunft und Löschungsbereitschaft anzuzeigen. Anders bei Stückgüterbefrachtung. Dabei begnügt man sich nämlich, zur Bequemlichkeit des Schiffers nicht bloss, sondern weil der Schiffer auch häufig die einzelnen Personen nicht leicht würde erfragen können, mit der Forderung einer ortsüblichen Bekanntmachung von der Ankunft des Schiffes im Hafen. Es sind nämlich in allen Seeplätzen Anstalten getroffen, wodurch die Kaufleute die Ankunft von Schiffen sehr bald erfahren. Daher ist es denn hier die Regel, dass sich umgekehrt der Destinatär bei dem Schiffer, dessen Mäkler oder Correspondenten zu melden hat.

2) Der Schiffer hat sodann nach den betreffenden Landes- und Ortsgesetzen die Einklarirung am Löschungsplatze bei der Zollbehörde zu besorgen, doch in der Regel nur für das Schiff, indem die Ladung zu besorgen den Destinatären obzuliegen pflegt.

Im Hafen oder auf der Rhede muss der Schiffer auf den ihm von der Hafenbehörde angewiesenen Platz sein Schiff legen und im Interesse seiner Committenten alle Vorsicht anwenden, um weder sein noch andere Schiffe, noch die Hafenanstalten und Wasserbauten zu beschädigen.

3) Kann der Schiffer wegen der geringen Tiefe des Wassers oder auch aus anderen zufälligen Gründen (z. B. weil der Hafen zu voll ist etc.) nicht an den regelmässigen Plätzen die Waaren entladen, muss er also draussen mit dem Schiffe liegen bleiben und die Waaren durch Leichterschiffe nach der regelmässigen Entladungsstätte schaffen, so hat er alle seine gewöhnliche Sorgfalt für den Transport der Waaren bis dahin anzuwenden, denn er haftet dafür; ja falls er die Leichter selbst engagirte und diese Versehen begingen, so haftet er selbst für

57. Ueber diese zweite Nummer verbreitet sich Pöhls, S. 479 ff. sehr umständlich.

den dadurch herbeigeführten Untergang der Waaren, sowie in jedem anderen Falle für seine eigenen und seiner Leute Versehen, z. B. auch für die Sicherheit der Waaren in den Leichterschiffen gegen Diebstahl seiner Leute und auch Fremder, falls er nämlich durch von ihm engagirte Leute den Transport besorgen liess, gleichviel ob er dazu verpflichtet war oder nicht.

4) Die Kosten der Entlöschung durch Leichterschiffe trägt der Schiffer, wenn er mit seinem Schiffe aus irgend einer besonderen Beschaffenheit seines Schiffes an dem regelmässigen Entlöschungsplatze nicht landen kann. Hindern ihn daran andere Ursachen, z. B. die Lage des Orts, die Beschaffenheit des Fahrwassers, oder können überhaupt beladene Schiffe nur bis zu einem gewissen Punkte vor dem Hafen oder dem Werft segeln, so muss die Kosten der Destinatär tragen und die Reise wird dort als beendigt angesehen, wohin das Schiff ohne Gefahr gelangen kann. Doch können Vertrag und Usanz dies anders bestimmen, namentlich so dass, vielleicht der Billigkeit gemässer, beide Theile gleichmässig die Kosten im letzteren Falle tragen.

5) Der Schiffer hat sich vorzusehen, dass er an den richtigen Empfänger abliefere. Im Falle mehrere Connossemente ihm präsentirt werden, hat er die § 106 gegen Ende und § 112 sub III. angegebenen Regeln zu beobachten. Ist der Schiffer nicht an eine namentlich bestimmte Person durch die Certepartie oder das Connossement zu liefern gehalten, so hat er die Legitimation des sich um Empfang Meldenden zu untersuchen, doch kann man natürlich von dem Schiffer hier keine juridische Untersuchung verlangen. Es darf der Kapitain liefern, wenn nur äusserlich Alles in Ordnung ist, wenn nur die präsentirten Documente mit denen des Kapitains dem Anschein nach in allen wesentlichen Punkten übereinstimmen und überhaupt kein Verdacht obwaltet. Wenn die präsentirten Connossemente nicht übereinstimmen, so hat der Schiffer nach Massgabe der oben § 106 gegen Ende aufgestellten Grundsätze zu verfahren [58]).

6) Der Schiffer ist für die Versehen und Vergehen seiner Leute, sowie für die schlechte Beschaffenheit der Taue etc. beim Ausladen verantwortlich.

---

58. Pöhls Ansichten darüber siehe bei demselben, l. c. S. 475. 76.

7) Der Schiffer muss die Güter im Allgemeinen in dem Zustande abliefern, in welchem er sie empfangen hat. Jeden nicht durch Zufall oder höhere Gewalt oder durch Havariegrosse entstandenen Schaden hat er zu decken. Dagegen

8) Die Qualität und Quantität der Güter betreffend, so sind folgende Unterschiede zu machen [59]).

a) Ist dem Schiffer eine bestimmte Quantität zugezählt, zugemessen, zugewogen, so haftet er für die Auslieferung von derselben Quantität, gleichviel ob ihm die Waare lose oder verpackt übergeben wurde. Wo dies nicht der Fall ist, da haftet er nur für den äusseren unverletzten Bestand der Fustage oder Packung der Frachtstücke (Ballen, Tonnen, Kisten etc.) und bei unverpackten Waaren nur für die ungefähre Quantität. Die Angaben in den Connossementen über die Quantität erscheinen, sofern die Waaren dem Schiffer nicht wirklich zugemessen, nur zwischen Ablader und Empfänger massgebend, verpflichten aber den Schiffer nicht. Wenn dagegen in irgend einer anderen Weise dem Schiffer die wirkliche Verladung einer bestimmten Quantität in sein Schiff nachgewiesen wird, so ist er für Auslieferung gerade dieser Quantität unbedingt verantwortlich. Nur für die Verminderung durch Zufall und höhere Gewalt haftet der Schiffer nicht. Bei der Frage, ob das eingenommene Quantum als geliefert anzusehen sei, sind die besonderen Eigenschaften der einzelnen Waaren zu berücksichtigen. Manche Waare verliert durch den Transport im Masse (wie Flüssigkeiten durch Leckage), manche an Gewicht (z. B. durch Austrocknen etc.); demnach genügt bei solchen Gütern immer, dass nur annäherungsweise dieselbe Quantität geliefert werde. Ein kleiner Ausfall, dessen Grösse sich übrigens nicht allgemein, sondern nur concret nach der Besonderheit des einzelnen Falles bestimmen lässt, wird dem Schiffer hier immer zu Gute gehalten; es lässt sich nur sagen, dass der Ausfall in einem gewissen Verhältnisse zur nominell oder reell eingenommenen Quantität der Waaren stehen müsse: worüber im Zweifel Sachverständige zu entscheiden haben.

---

59. cf. Pöhls, S. 477 ff. Siehe aber auch bereits oben § 72.

Manche Waaren vermehren sich auch dem Masse nach durch den Transport (z. B. Getreide durch Anziehung der Feuchtigkeit); doch lässt sich ein nothwendiges Uebermass hier wohl kaum festsetzen und verlangen. Das Mehrliefern schadet dem Kapitain nichts, doch kann es ihm nie nützen, denn die Vermuthung ist dafür, dass zum Nachtheile des Abladers ein Rechnungsfehler stattgefunden habe.

b) Sind dem Schiffer die Waaren in der Verpackung und Fustage übergeben worden, ohne ihm den Inhalt zu zeigen, so ist der Schiffer für den etwa im Connossemente angegebenen Inhalt, sowie auch für die Qualität dieses Inhaltes nicht verantwortlich. Die dessfallsigen Angaben in den Connossementen begründen nur eine Verpflichtung zwischen Ablader und Empfänger. Nur die angegebene Zahl der Frachtstücke ist hier zu überliefern und wird sich der Schiffer hiervon nicht befreien können durch die Einrede, dass nicht nachgezählt worden, sondern auf Treu und Glaube die Connossementsangaben als richtig angenommen seien; denn zu einer solchen einfachen Controle, wie die Nachzählung, muss man ihn unbedingt für verpflichtet halten.

c) Sind fungibele Sachen lose, z. B. Getreide, ins Schiff geladen, so ist nur das Genus, indessen in derselben Quantität nicht bloss, sondern auch Qualität von dem Schiffer wieder auszuliefern.

d) In Bezug auf die Qualität der Lieferung ist allgemein festzuhalten, dass sehr viele Waaren durch einen längeren Wassertransport etwas an ihrer ursprünglichen Qualität verlieren. Im Zweifel ist durch Sachverständige festzusetzen, ob die betreffende Waare einer solchen qualitativen Veränderung unterworfen sei und ob im concreten Falle die Verschlechterung daher rühre.

e) Für die Veränderung in der Qualität, welche durch Zufal oder höhere Gewalt herbeigeführt wird, ist der Schiffer nicht verantwortlich, wohl aber für die durch die Versehen und Vergehen seiner selbst, seiner Leute und von Fremden herbeigeführte Verschlechterung wie Verminderung der Güter.

f) Der Schiffer haftet für die äussere Beschaffenheit der Fustage oder Verpackung namentlich in sofern, als durch Beschädigung derselben zugleich der verpackte Inhalt beschädigt

oder verschlechtert worden ist. Die Einrede, dass ihm die Fustage so mangelhaft übergeben sei, schützt ihn nur, wenn er sie klar beweisen kann. Es genügt aber namentlich, dass der Schiffer dergleichen Verletzungen der Fustage zur Zeit der Abladung der Güter in das Schiff, bei der Unterschrift der Connossemente (am Rande oder sonst wo) ausdrücklich bemerke.

g) Die Einrede, dass der Schiffer die im Connossement angegebenen Waaren gar nicht in sein Schiff eingeladen habe, schützt ihn nicht gegen den Destinatär, dem er wegen seiner Unterschrift des Connossements verhaftet ist, auf Grund deren der Destinatär im guten Glauben vielleicht bereits nun Handelsspeculationen eingeleitet hat. Doch hat der Schiffer seinen Regress gegen den Ablader, sofern er wirklich die Nichtverladung, oder doch, damit er wenigstens theilweis im Verhältniss der Quantität von der Restitution der im Connossement angegebenen Güter befreit werde, die Unmöglichkeit der Einladung einer so grossen Qantität von Gütern in sein Schiff zu beweisen im Stande ist.

h) Der häufig von dem Schiffer auf das Connossement geschriebene Zusatz: „Gewicht und Inhalt unbekannt, „weight and contents unknown, sans approuver oder que „dit être“ —, befreit den Schiffer nicht von der Verpflichtung, die auf irgend eine Weise erwiesene wirklich verladene Qualität und Quantität der Güter bei der Auslieferung am Löschplatze dem Empfänger auszuantworten. Der Ausdruck soll nur andeuten, dass dem Schiffer die Güter nicht zugezählt, zugemessen, zugewogen seien und dass die dessfallsigen Angaben in dem Connossemente ihn nicht unbedingt binden, sondern nur sofern sie eben erweisbar mit dem wirklichen Bestande bei der Einladung übereinstimmten. Ganz gleichgültig ist aber der Zusatz nicht, denn es sind dadurch die Gegner zum Beweise des Gegentheils oder doch der wirklichen Einladung verpflichtet. Uebrigens braucht sich der Ablader diese Zusätze und Clauseln durch den Schiffer auf das Connossement nicht schreiben zu lassen, wenn dem Schiffer wirklich der Inhalt und das Gewicht der Frachtstücke unbekannt geblieben war, mithin ihm die Waaren zugemessen, zugewogen etc. waren.

i) Ein anderer häufiger Zusatz der Art auf den Connossementen durch den Schiffer ist: „frei von Beschädigung", „frei von Leckage", befreit den Schiffer gleichfalls nicht von dem durch seine und seiner Leute wie Fremder Versehen verursachten Schaden [60]).

9) Der Schiffer hat die Waare ganz und zwar auch mit dem Zuwachse und der Vermehrung während der Reise auszuliefern. Span. Handelsgesetzbuch Art. 673. Der Schiffer ist die Waare nur gegen Zahlung der Fracht dem Destinatär auszuantworten verpflichtet, ja gegenüber seinem Rheder nur unter dieser Bedingung befugt.

10) Zu seiner Sicherheit ist der Schiffer berechtigt, über die geschehene Ablieferung der Waaren, ausser der Zurückstellung des in den Händen des Empfängers befindlichen Connossements, eine gehörige Quittung zu verlangen. Die blosse Aushändigung des Connossements genügt nicht zur völligen Sicherheit des Schiffers, denn sie ist kein vollgültiger Beweis der Lieferung; der Kapitain könnte ja vom Anfang an mehrere Exemplare desselben Connossements für sich zurückbehalten haben. — Natürlich kann aber der Schiffer eine reine Quittung nur dann verlangen von dem Empfänger, wenn er diesem in jeder Beziehung laut Connossement die Güter liefert, sonst muss er sich eine Quittung mit Protesten oder Reservationen gefallen lassen [61]).

---

60. Das Holländ. Recht enthält noch folgende practische Bestimmungen in Bezug auf diese Nummer 8. Art. 491. In allen Fällen, wo die Fracht nach Zahl, Mass oder Gewicht bedungen ist, hat der Verfrachter (Schiffer) das Recht, das Zählen, Messen oder Wiegen sofort beim Entlöschen zu fordern. Art. 492. Wenn in dem Art. 491 erwähnten Falle die Güter ungezählt, ungemessen oder ungewogen von Bord abgeliefert worden sind, so ist der Empfänger derselben befugt, selbst durch das Zeugniss der Personen, welche er zur Abholung und Auflegung verwendet hat, die Einerleiheit des Guts, der Zahl, des Masses oder Gewichtes darzuthun.

61. Nach Holl. Recht Art. 494 darf der Consignatär als Aussteller einer solchen protestirenden Quittung die Beschaffenheit der Güter durch eine gerichtliche Besichtigung feststellen, doch unter der Bedingung, dass die Besichtigung binnen zweimal 24 Stunden nach der Ablieferung erbeten werde. Siehe unten n. 16. — Ferner ist nach

11) Sind Güter auf dem Schiffe durch die Zufälle der See beschädigt oder vernichtet worden oder haben Güter über Bord geworfen oder an Seeräuber, Kaper etc. überliefert werden müssen [62]), so ist der Schiffer dies gegen den Empfänger genügend darzulegen und respective, namentlich den Fall des Seewurfes, zu rechtfertigen, sowie über die geworfenen oder genommenen Güter Rechnung zu geben verpflichtet. Ausserdem ist er aber nach jetzigem Seerechte für verpflichtet anzusehen, dem Empfänger die Beweise des zufälligen Seeschadens, des Seewurfes etc. zu liefern, deren dieser gegenüber dritten Personen, namentlich den Assecuradeurs, den Committenten etc. bedarf, um sich selbst wegen der unvollkommenen Lieferung zu rechtfertigen oder um die Grösse der ihm von der Assecuranz zu zahlenden Entschädigung zu bestimmen. Doch beschränkt sich diese Verpflichtung des Kapitains regelmässiger Weise darauf, dass er, was die Gebräuche der See zu solcher Beweisführung regelmässig fordern, seine Verklarung mache. Die Empfänger können aber verlangen, dass der Schiffer vor Belegung der Verklarung sein Schiffsvolk nicht entlasse und diese Verpflichtung liegt dem Schiffer auch anderweitig ob. Siehe § 66.

12) Wird die Empfangnahme der Waaren verweigert oder verzögert, so muss der Schiffer desshalb Protest einlegen, den Befrachter davon unverzüglich benachrichtigen und das Gut, auf dieses letzteren Gefahr und Kosten, in sichere Verwahrung bringen lassen. Dazu ist er auch befugt und verpflichtet, wenn die Connossemente nicht in gehöriger Ordnung sind und desshalb keine hinreichende Sicherheit bestellt wird. Mit Recht geht aber das Holl. Handelsgesetzbuch Art. 489 weiter, indem

---

Holl. Rechte Art. 495 die Beschädigung oder Verminderung äusserlich nicht sichtbar (also auch keine protestirende Quittung vom Empfänger ausgestellt) gewesen, so kann die gerichtliche Besichtigung mit gesetzlichem Erfolge stattfinden, nachdem die Güter in die Gewalt des Consignatärs gelangt sind, unter der Bedingung, dass solches ebenfalls in zweimal 24 Stunden nach der Entlöschung geschehe und dass die Einerleiheit der Güter dargethan werden könne.

62. Das Spanische Seerecht l. c. 669 nimmt hauptsächlich auf den Verlust an Seeräuber Rücksicht.

es erklärt: Weigert sich der Consignatär, die Güter zu empfangen, so ist der Verfrachter oder der Schiffer befugt, nach erhaltener Autorisation des Richters, die Güter bis zum Belauf der Fracht, Unkosten und Havarie, theilweise oder wenn es nöthig ist, sämmtlich zu verkaufen, unter der Bedingung, dass er den Ueberschuss in gerichtliche Verwahrung gebe, und vorbehaltlich seines Regresses für soviel, als er etwa zu kurz gekommen sein sollte, gegen den Befrachter oder Ablader. Preuss. Recht l. c. § 1721. Das Span. Handelsgesetzbuch Art. 798 berechtigt sogar den Schiffer noch einen Monat lang nach der bereits erfolgten Empfangnahme der Waaren durch den Destinatär dazu. Jacobsen, l. c. S. 323. 324. Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1719.

13) Wegen der Liegetage der Löschung siebe § 94. Nach Ablauf derselben oder im Streite über die Entladung darf sich der Schiffer gerichtlich zur Deponirung der Güter autorisiren lassen. Holl. Recht Art. 486.

14) Wenn Güter mit erweislicher Einwilligung des Abladers auf das Verdeck geladen sind und beschädigt werden oder verloren gehen, so spricht das Consulat cap. 183 den Schiffer nicht bloss von allem Schadensersatze frei, sondern verpflichtet auch den Kaufmann zur Frachtzahlung in jedem Falle. Dabei soll die Notiz im Schiffsbuche schon als genügender Beweis dienen. Jacobsen, S. 324. 25.

15) Damit die Waaren durch langes Lagern auf dem Schiffe nicht verderben, halte ich die Bestimmung des Holländ. Rechts Art. 487, sowie anderer Rechte für praktisch: Der Verfrachter oder Schiffer darf die Güter nicht für die Fracht, Unkosten und Havariegrosse am Bord behalten; er ist aber berechtigt, die Auflegung und Aufbewahrung bei einem Dritten zu verlangen, bis die Fracht, Unkosten und Havariegrosse bezahlt sind; und sind die Güter (leicht-) verderblicher Art, so kann er den Verkauf derselben verlangen. Ebenso Span. Recht l. c. Art. 794, Code com. fr. 306. cf. indessen oben sub n. 12. die Bestimmung des Holl. Rechts Art. 489.

16) Ebenso halte ich die Bestimmung des Holl. Rechtes für wohlbegründet Art 493. 95.: Wird Beschädigung, Verderb, Beraubung oder Verminderung des abgeladenen Gutes vermuthet, so ist der Schiffer und sind die Consignatäre oder die ander-

weitigen Interessenten, jeder für sich, befugt, gerichtliche Untersuchung, Besichtigung und Schadensabschätzung, vor oder bei der Entlöschung zu fordern [63]). Wenn diese Forderung durch den Schiffer gemacht wird, so benachtheiligt ihn solches nicht in seinen Vertheidigungsmitteln. War von dem Consignatär eine protestirende Quittung ausgestellt, so hat er 48 Stunden lang später ein Recht, gerichtliche Untersuchung und Besichtigung der Güter zu verlangen (siehe bereits n. 10 Note 61). Ist die Beschädigung oder Verminderung äusserlich nicht sichtbar, so kann die gerichtliche Besichtigung mit gesetzlichem Erfolg stattfinden, nachdem die Güter in die Gewalt des Consignatärs gelangt sind, unter der Bedingung, dass solches ebenfalls binnen zweimal 24 Stunden nach der Entlöschung geschehe und dass die Einerleiheit des Guts auf irgend eine Weise genügend dargethan werden könne.

17) Endlich hat das Preuss. Recht l. c. II. 8. § 1712—15 folgende besondere positive Bestimmungen zur billigen Ausgleichung streitiger Interessen für einen bestimmten Fall aufgestellt. Hat nämlich der Schiffer ohne unverschuldete Noth Waaren an einem anderen als dem Bestimmungsorte gelandet, so kann der Befrachter die Bezahlung des Mittelpreises am Losungsorte, zu der Zeit, als das Schiff daselbst nach dem gewöhnlichen Laufe angelangt sein würde, fordern. Dagegen muss er die Waaren dem Schiffer überlassen und demselben die volle Fracht vergüten. Will er dieses nicht, so steht ihm frei, dem Schiffer noch eine angemessene Frist zu setzen, binnen welcher er die Waaren, auf eigene Gefahr und Kosten, an den Ort ihrer Bestimmung schaffen solle. Wird aber dies von dem Schiffer nicht bewerkstelligt, so muss derselbe für allen erweislichen

---

63. Aehnlich das Spanische Recht l. c. Artikel 670, wo der Kapitain in solchem Falle in dem ersten Hafen, wo er einläuft, verpflichtet gehalten wird, innerhalb 24 Stunden nach seiner Ankunft einen Protest zu erheben und diesen wiederum nach seiner Ankunft im Bestimmungsplatze innerhalb derselben Frist bestätigen zu lassen; dann solle er zur Rechtfertigung der Thatsachen schreiten und bis solches geschehen sei, dürfe er die Luken nicht öffnen. Aehnlich das Preuss. Recht, II. 8. § 2733. 34. Vergl. altes Preuss. Seerecht von 1727. Kap. 5. Art. 24.

Schaden und entgangenen Vortheil haften. Dagegen ist ihm die volle Fracht zu zahlen.

18) Uebrigens wird man aus dem Bisherigen ersehen, dass die Lehre von den Schiffspapieren, besonders von den Connossementen ihre grossen Schwierigkeiten darbietet und dass das Benehmen des Kapitains in Bezug auf dieselben oft sehr schwierig zu beurtheilen ist, ja eine gewisse kaufmännische, ja juridische Erfahrung voraussetzt. Demnach ist es denn gegenwärtig Usanz an den meisten grossen Handelsplätzen, dass der Kapitain seine Papiere einem Mäkler zur Besorgung und Effectuirung an dem Platze übergiebt und namentlich mit den Befrachtern und Destinatären durch das Organ des Mäklers agirt, so dass er z. B. nur auf die Papiere Waaren abliefert, welche durch den Stempel des Mäklers bezeichnet und demnach von letzterem als richtig gebilligt worden sind. Doch kann man wohl nicht behaupten, dass durch diese Zuziehung des Mäklers der Schiffer von seiner Verantwortlichkeit frei werde, sondern nur soviel, dass er einen Regress gegen den nachlässigen oder pflichtwidrigen Mäkler habe.

§ 120. Von dem Supercargo oder Cargadeur [64]).

In alten Zeiten gingen die Kaufleute gewöhnlich selbst mit an Bord und beaufsichtigten dort ihre Güter [65]). Jetzt ist das seltener und würde jetzt auch der absendende Kaufmann selbst gegenwärtig nur die Befugnisse jedes anderen Supercargo im Schiffe, namentlich gegenüber dem Schiffer beanspruchen können, sowie ihm dessen gewöhnliche Verpflichtungen obliegen. Uebrigens werden Supercargos jetzt gleichfalls nur selten und namentlich nur auf weiten Reisen oder aus ganz besonderen Gründen

---

64. Von diesem handelt das Spanische Handelsgesetzbuch Buch III. Titel II. Abschnitt 4. Artikel 723—28 unter Bestimmungen, die wir wegen ihrer allgemeinen Natur oben im Text adoptirten. Siehe auch bereits oben § 57. sowie Jacobsen, S. 173. 74.

65. Vergleiche besonders die Bestimmungen des Consulats cap. 76, 77, 104—106. Der Kapitain durfte darnach cap. 100 nirgends anlaufen, wenn sie nicht einstimmten, äusserste Nothfälle ausgenommen.

mitgesandt. Auch wird bisweilen, besonders bei grösseren und wichtigeren Ladungen ein Untercargadeur dem Cargadeur zur Seite gestellt.

Es ist aber der Supercargo der Bevollmächtigte des Abladers oder auch mehrerer Ablader zusammen zur Beaufsichtigung der Waaren am Bord sowie in der Regel zum Verkauf derselben und zum Ankauf neuer Waaren. Gewöhnlich sind die Güter oder die ganze Ladung an sie in den Connossementen consignirt. Sie stehen im Allgemeinen gegenüber ihren Abladern mit den Rechten und Pflichten der Handelsfactoren (Institores) da [66]). Ueber Quartier und Kost des Supercargo muss die Certepartie oder ein sonstiger Contract das Nähere enthalten; für freies Quartier oder gar freie Kost kann an sich nicht vermuthet werden, wie denn auch die ihre Waare selbst geleitenden Kaufleute dafür an den Schiffer schon nach dem Consulat zu zahlen hatten. Nach der Stellung eines Supercargo im Leben wird man ihn im Zweifel dieselbe Art der Kost und des Logis wie die des Kapitains beanspruchen lassen dürfen, und dies ist auch nach Jacobsen l. c. usuell.

Von der Sorge für die Ladung und soweit es in Bezug auf diese nothwendig ist, auch für das Schiff nimmt der Supercargo den Theil wahr, der ihm ausdrücklich und auf bestimmte Weise durch seine Principale anvertraut ist und zu dessen Einräumung der Schiffer sich contractlich verpflichtet hat; doch wird er sich in die dem Schiffer zur Führung und zum Befehl des Schiffes ausschliesslich zustehenden Attributionen nicht zu mischen haben. Span. Recht l. c. Art. 723. Die Befugnisse, die Verantwortlichkeit des Kapitains, hören mit der Anwesenheit des Supercargo auf, in Hinsicht des Theiles der Administration, die letzterem rechtmässiger Weise verliehen worden. Allein sie währen für alle solche Verwaltungen fort, die von des Schiffers Autorität und von seinem Posten unzertrennlich sind. Span. Recht l. c. Art. 724.

Der Supercargo muss natürlich über sein ganzes Thun Buch und Rechnung führen und schreibt das Span. Recht l. c. Art. 725 ein besonders foliirtes und rubricirtes Buch dazu vor.

Nach Spanischem Rechte Art. 727 ausdrücklich und über-

---

66. So ausdrücklich das Span. Recht, l. c. Art. 726.

haupt wohl nach allgemeinen Grundsätzen des Handels- und Seerechts ist es dem Supercargo verboten, während der Reise irgend ein Handelsgeschäft für eigene Rechnung zu machen, mit Ausnahme der Pacotille, die ihm durch einen ausdrücklichen Vertrag mit seinen Principalen oder in Folge Gebrauchs des Hafens, von wo aus das Schiff abgesandt wird, erlaubt sein mag, falls nicht im letzteren Falle ein ausdrückliches Verbot der Principale entgegenstand. Consequent ist es dann, wenn das Span. Recht Art. 728 dem Supercargo ausdrücklich verbietet, in Retouren für die Pacotille ohne ausdrückliche Autorisation des Principals eine, den Ertrag der Pacotille übersteigende Summe anzulegen.

§ 121. Pflichten des Befrachters.

I. Hierüber musste gelegentlich bereits an vielen Orten dieses Buches gesprochen werden; siehe demnach besonders, was § 88 bei der Erörterung über die Arten des Frachtcontractes, § 91 über die Grösse und Trächtigkeit des Schiffes, § 93 über Ort der Ladung und Entlöschung, § 94 über Liegetage, § 95 (sowie § 119) über die Verpflichtung, die Ladung zu liefern, § 96 über Frachtbestimmung, § 99 über Befrachtung auf Stückgüter, ferner § 105 ff. bei der Lehre von den Connossementen, endlich § 108 über Zurücknahme der Güter gesagt worden ist. Wegen der Frachtzahlung aber verweise ich auf Kap. III. dieses Abschnittes. Demnach sind hier nur folgende allgemeine und besondere Erörterungen zu machen [67]).

II. Ueberhaupt correspondiren den Pflichten des Schiffers (und ursprünglich des Verfrachters) aus dem, gleichviel ob auf Grund einer Certepartie oder eines blossen Connossementes errichteten Frachtcontracte die Pflichten des Befrachters oder Abladers. Danach hat der letztere vor Allem dem Schiffer die stipulirte Ladung zu liefern, sowohl in Bezug auf die besondere Art und Beschaffenheit derselben, soweit dies nach den Umständen des besonderen Falles als relevant erscheint [68]), als in

67. Desswegen vergleiche Pöhls, S. 482 ff.

68. Dies wird allerdings selten der Fall sein. Aber man denke sich den

Bezug auf die Quantität, die übrigens nicht buchstäblich, sondern allemal nur ungefähr, billiger Weise nach der ganzen Natur des Grosshandels verstanden werden soll, so dass der Schiffer etwas mehr zu laden verpflichtet ist (gegen Erhöhung der Fracht für das wirklich mehr als verabredet Verladene), ohne dass aber der Schiffer in der Regel berechtigt ist, etwa nach der Angabe in der Certepartie die Fracht für mehr zu verlangen als nun wirklich (nach dem Connossemente oder nach dem Befund des Gewichtes bei der Löschung etc.) verladen worden ist. Siehe § 95, 119. Wenn der Befrachter, wenn er das ganze Schiff gemiethet, dem Schiffer nicht einmal soviel Ladung liefert, dass das Schiff ohne Zufügung von Anderer Güter oder von besonderem Ballast sich auf die See wagen darf, so muss der Befrachter auch noch die Kosten der Einladung des Ballastes etc. zahlen.

III. Der Befrachter muss sodann die Ladung zur bestimmten Zeit liefern, die aber auch nicht ängstlich nach Stunden, sondern nach Billigkeit zu messen ist. Siehe § 94. Von wirklicher Verzögerung von Seiten des Befrachters kann aber überhaupt erst von dem Zeitpunkte an die Rede sein, wo der Schiffer zur Ladung bereit ist, so dass, wenn letzteres erst später als zu der verabredeten Zeit der Ladung der Fall ist, der Befrachter bis zu diesem Zeitpunkte des Fertigseins des Schiffes sich nicht in mora befindet, wenn auch erwiesen wird, dass er bis dahin gleichfalls noch nicht hätte die Ladung liefern können. Die eine Mora hebt die andere auf. Sonst kann es aber nicht darauf ankommen, ob die wirkliche Verzögerung der Frachtlieferung mit oder ohne Verschulden des Befrachters eingetreten sei. Es ist hier überall eine Entschädigung zu gewähren und wegen der strengen Natur des Contractes und wegen der eigenthümlichen

---

Fall: es sind, vorausgesetzt dass nicht nach Gewicht befrachtet wurde, 500 Fässer Stärke zur Befrachtung stipulirt und nun sollten statt dessen 500 Fässer Nägel und anderes Metall geladen werden wodurch vielleicht, wegen des grossen Gewichts das Schiff überladen werden würde. Oder es sind 200 Ballen Leinwand versprochen und statt dessen soll Getreide lose verladen werden, wozu der Schiffer sein Schiff gar nicht eingerichtet hat. Oder statt sicherer Waare Contrebandartikel.

Folgen aller Mora immer das gesammte Interesse zu prästiren[69]), es sei denn, dass statt aller anderweitigen Entschädigung eine Conventionalstrafe ausdrücklich stipulirt ist (z. B. ein Ueberliegegeld in Pausch und Bogen oder für jeden Tag etc.). Wird durch die Verzögerung der Ladungslieferung die Reise unmöglich, so ist natürlich das höchste Interesse zu erstatten und dann gewiss der Befrachter nicht durch einfache Zahlung des Frachtpreises frei von Verbindlichkeiten, es sei denn, dass er das ganze Schiff gemiethet hätte; aber auch in diesem Falle wird er die durch die Verzögerung dem Schiffer aufgelaufenen Unkosten etc. bezahlen müssen.

IV. Geht ein Frachtcontract dahin, dass der Schiffer an einem dritten Orte durch den Correspondenten des Befrachters die Ladung erst erhalten solle, so steht der Befrachter dafür ein, dass die Ladung auch wirklich geliefert werde. Daher muss derselbe den Schiffer an diesen Correspondenten nicht nur genau adressiren, sondern muss dafür aufkommen, dass dieser liefere, da dieser an sich direct dem Schiffer noch zu nichts verpflichtet ist und vom Schiffer nicht zur Abladung gezwungen werden kann.

V. Der Befrachter muss sodann den Schiffer von der Ladung allemal erst benachrichtigen. Von der Befugniss des Schiffers in Bezug auf Güter, die ohne seine Erlaubniss und mithin ohne Connossement verladen sind, ist bereits § 87 n. III. gesprochen.

VI. Der Befrachter wird zur Aftervermiethung in der Regel für befugt zu halten sein und es geht den Schiffer nichts an, ob der Befrachter dadurch einen Gewinn mache oder nicht, wenn dieser nur die mit dem Schiffer verabredete Fracht zahlt[70]).

VII. Der Frachtcontract ist ein Miethcontract, doch äussert auch die strenge Haftung aus dem receptum dabei ihre Wirkung[71]), so dass also das Verhältniss zwischen Schiffer und Befrachter

---

69. cf. Pöhls, S. 483. Thibaut System § 103. L. 16. D. 46. 8. (ratam rem hab.).

70. Die Marineordonnanz von 1681 Artikel 27 titre du fret verbot dem Befrachter die Aftervermiethung zu höherer Fracht. Der Code de com. fr. hat dies fallen lassen. cf. Pöhls l. c.

71. Wenn man nämlich die Römischen Unterscheidungen in Bezug auf diese Contracte einmal festhalten will.

etwa gemischter Natur ist. Beide haben aber alle Sorgfalt eines tüchtigen Hausvaters in Bezug auf ihr gegenseitiges Benehmen anzuwenden, ohne dass dem Befrachter aber noch eine ganz besondere Art des Fleisses zugemuthet würde. Derselbe hat nur durch die überlieferten Waaren dem Schiff und der anderen Ladung keine Gefahr zu bereiten. Dagegen haftet der Schiffer (und zwar ex recepto) für die Sicherheit der ihm anvertrauten Güter strenger und wenn ihm und seinen Leuten auch keine culpa zur Last fällt, so haftet er doch für allen **nicht** rein zufälligen oder durch höhere Gewalt herbeigeführten oder durch inneren Verderb der Waare entstandenen Schaden und namentlich auch dafür, wenn etwas aus dem Schiffe und zwar selbst von dritten Personen gestohlen worden ist.

VIII. Der Befrachter hat dem Schiffer nach geschehener Beladung die Connossemente zur Unterschrift vorzulegen. Gewöhnlich werden dieselben jetzt in Formularen an den verschiedenen Handelsplätzen gedruckt. Der Befrachter oder Ablader füllt dann nur die leeren Stellen mit den Namen, Zahlen etc. aus.

IX. Der Befrachter muss die Waaren, welche er verladet, dem Schiffer richtig angeben, damit der Schiffer wisse, ob durch deren Natur nicht der übrigen Ladung irgend Gefahr in physischer Hinsicht oder von Zoll- und Kriegsbehörden wegen Contreband entstehe. Ferner muss der Befrachter besonders kostbare Waaren (Edelsteine, Gold, Geld etc.) besonders spezificiren, wenn er im Fall der Havariegrosse auf Entschädigung Anspruch machen will [72]).

X. Der Befrachter muss dafür sorgen, dass der Schiffer am Bestimmungsorte einen gehörig legitimirten Empfänger der Waaren antreffe, der zugleich die Bestimmungen des Connossementes namentlich wegen der Fracht gehörig erfüllen wolle. Sonst ist der Schiffer zur Deposition der Güter, sowie zum Verkaufe von soviel, als zur Deckung der Fracht nöthig scheint, befugt, obgleich er jetzt wohl überall für verbunden gehalten wird, sich zur Deponirung wie zum Verkauf gerichtlich autorisiren zu lassen. Auch würde ihn Deponirung und Verkauf

---

72. Wisbysches Seerecht, Art. 38.

ohne solche Autorisation immer leicht in Prozesse verwickeln, die ihm wenigstens Weitläufigkeiten und Kosten machen, wenn er sie auch glücklich durchführt.

XI. Der Empfänger soll beim Empfange der Waaren dem Schiffer sein Connossement übergeben, eine Quittung ausstellen und die Fracht nach den Bestimmungen des Connossements bezahlen.

XII. Wenn in der Certepartie eine Rückfracht bedungen ist, so treten hinsichtlich derselben die von der Hinfracht geltenden Regeln vom Tage der Erklärung des Schiffers, dass er zur Ladung bereit sei, ein. Preuss. Landrecht l. c. 1707—9. Ebenso wenn der Schiffer erst am dritten Orte eine Ladung haben soll und er leer hinfahren muss.

§ 122. Von der Fautfracht insbesondere.

Wenn die Ladung von dem Befrachter, namentlich aber wenn sie am dritten Orte, wohin in der Regel der Schiffer erst zur Einnahme der Ladung für den Befrachter segeln muss [73]), von dem beauftragten Ablader gar nicht oder nicht gehörig, also namentlich nur theilweise oder gegen geringeren Frachtpreis geliefert wird, so spricht man von der Fautfracht [74]). Man denkt aber an Fautfracht meist nur im Falle, dass das Schiff ganz oder zu erheblichen Theilen vermiethet ist, gewöhnlich nicht bei Stückgüterbefrachtung.

I. Liefert der Befrachter direct an dem Orte, von wo das Schiff ausgeht, die versprochene Ladung ganz oder theilweis nicht, so ist die Sache sehr einfach. Nach der Erklärung des Schiffers, dass er zur Ladung bereit sei, beginnt, falls kein anderer Anfangstermin für diese Verpflichtung festgesetzt ist, für den Befrachter die Pflicht zur Lieferung der Ladung. Uebrigens

---

73. Obgleich er sich auch schon dort befinden kann, indem er von dem Befrachter brieflich aus der Ferne beauftragt wird.

74. Faute du fret, Mangel an Fracht. Man bezieht den Ausdruck Fautfracht bald auf die fehlende Ladung selbst, bald auf die zu bezahlende Fracht.

halte ich den Schiffer auch bei einem besonders festgesetzten Termine zur Ladungslieferung doch für verpflichtet, den Befrachter dazu aufzufordern, betrachte aber diese Aufforderung zugleich als eine hinlängliche Belegung in der Regel dafür, dass der Schiffer auch zur Ladung bereit sei. Doch kommen dem Befrachter die usuellen oder vertragsmässigen Liege- und Ueberliegetage zu Gute. Dabei sieht man gewöhnlich die Sache so an, als ob der Schiffer, wenn dies der Befrachter leugnet, beweisen müsse, dass er zur Ladung der Güter zu der Zeit seiner Erklärung (oder zur verabredeten Zeit) wirklich bereit gewesen. Indessen scheint mir für den Schiffer nach seiner Erklärung die Präsumtion zu sprechen, dass er bereit gewesen sei. Das Gegentheil führt zu Weitläufigkeiten. Daher halte ich den Befrachter, der ja nach der Zeit der Erklärung des Schiffers immer in mala fide oder doch in mora ist, vielmehr für verpflichtet, zu beweisen, dass der Schiffer nicht bereit gewesen sei [75]).

Klagt nun der Schiffer innerhalb der Ladezeit (Liege- und Ueberliegetage) auf Frachtlieferung, so scheint hier in Bezug auf Beweis und Beweismittel von beiden Seiten nichts Eigenthümliches vorzuliegen. Klagt er aber nach Verstreichung der Ladezeit auf Leistung des Interesses oder der Conventionalstrafe, so hat der Schiffer auch nur zu beweisen, dass er in Bezug auf die einzelnen Verbindlichkeiten den Befrachter rechtzeitig in Verzug gesetzt habe. Wegen der Nähe der beiderseitigen Parteien, da das ganze Verhältniss an demselben Orte vor sich geht, scheinen weiter keine absonderlichen Förmlichkeiten postulirt werden zu müssen. Namentlich ist ein Protest wegen Mangel an Fracht, wie sub n. II., nicht nothwendig.

II. Schwieriger scheint die Sache zu sein, wenn der Befrachter und Ablader nicht in einer Person zusammenfallen und

---

75. Pöhls, l. c. S. 486 ist anderer Meinung. Der Schiffer wird allerdings den Beweis durch die Aussagen seiner Leute leicht darthun können. — Die Forderung, dass der Befrachter oder resp. Ablader den leeren Raum des Schiffes in Augenschein genommen habe oder dass derselbe zu solcher Augenscheinnahme wenigstens aufgefordert sei, lässt sich zwar aus den Worten der alten Seerechte herauslesen, scheint aber exorbitant und unpraktisch.

der Schiffer erst am dritten Orte, wohin er zuvor (gleichviel ob mit oder ohne Ladung) segeln soll, oder wo er sich auch schon befindet, indem er brieflich von dem Befrachter dazu aus der Ferne beauftragt ist, die Ladung durch den Beauftragten des Befrachters (Correspondenten, Ablader) empfangen soll.

Will nämlich hier der Ablader (Correspondent) die Ladung gar nicht oder nicht gehörig, also nur theilweis oder zu einem geringeren Frachtpreise liefern, so kann ihn der Schiffer nicht direct zwingen, es sei denn, dass jener Ablader sich bereits selbst gegenüber dem Schiffer durch Handlungen oder Urkunden speziell zur Lieferung verpflichtet hätte. Vielmehr muss sich der Schiffer hier immer erst an den entfernten Befrachter halten und kann erst diesen mit der Contractsklage auf Erfüllung des Contractes oder wo dies nicht mehr möglich ist, wenigstens auf Frachtzahlung und anderweitige Entschädigung belangen. Da nun in einem solchen Falle der Weigerung des Abladers, den Auftrag des Befrachters zu erfüllen, der Befrachter an sich schon in einer gefährlichen Lage sich befindet und da er namentlich den Schiffer nicht mehr durch seinen (ihm untreu gewordenen) Correspondenten controliren lassen kann, so darf man von dem Kapitain mit Recht gewisse Förmlichkeiten verlangen, durch welche er sein ganzes Benehmen in einer solchen Lage gegenüber dem Befrachter darthut und zugleich eben dadurch die nöthigen vollgültigen Beweise erhält, um gegen den Befrachter wegen Nichterfüllung des Frachtcontractes klagen zu können. Da der Befrachter entfernt ist und sein Interesse nicht besonders wahrnehmen kann, auch in seiner Person immer sich in bona fide befindet und nur durch die Handlungen seines Abladers in mora versetzt wird, so wird man ihn hier am günstigsten zu stellen haben und hier überall den Schiffer für verpflichtet halten, zu beweisen, dass es nicht an ihm gelegen habe, dass der Contract durch den Ablader nicht erfüllt worden sei. Ein solcher Beweis muss aus Billigkeitsrücksicht für den Befrachter allemal gefordert werden und gehört zur Legitimation des Schiffers, um wegen des Benehmens des Abladers gegen den Befrachter klagen zu können. Das hierbei gebräuchliche Beweismittel ist der Protest wegen Mangel an Fracht (faute de fret), wegen Fautfracht. Dieser Protest ist nicht einseitig etwa nach der Natur des Wechselprotestes zu beurtheilen. Vielmehr muss man sein Wesen aus der Besonderheit des vor-

liegenden Verhältnisses concret beurtheilen. Darnach aber erscheint derselbe wesentlich nicht bloss als ein Beweismittel über die an den Correspondenten des Befrachters ergangene Aufforderung des Schiffers, dem Schiffe die gehörige Ladung zu geben, sowie als die Constatirung, dass dieser designirte Ablader somit in mora sich befunden habe, sondern — wenigstens wird der Schiffer wohl thun, denselben auch so einrichten zu lassen — zugleich als ein Document darüber, dass der Schiffer auch wirklich bereit zur Ladung gewesen sei; denn die einfache Anzeige von Seiten des Schiffers an den allerdings dadurch in mora gekommenen Ablader darf billiger Weise gegenüber dem entfernten und hier überall nicht controliren könnenden Befrachter, besonders da derselbe in bona fide sich befindet, nicht schon als genügender Beweis für die wirkliche Bereitschaft des Schiffers zur Einnahme der Ladung angesehen werden.

Freilich scheint mir, falls der Protest nicht nach den besonderen Particularrechten ausdrücklich vorgeschrieben ist, der Protest nicht so nothwendig zu sein, dass er nicht durch jedes andere Beweismittel ersetzt werden könnte. Aber jedenfalls ist er gerade für den Schiffer das leichteste und einfachste Beweismittel und wird der Schiffer ihn drum überall gern aufzunehmen haben. Namentlich aber kann die Unterlassung des Protestes, falls nur die Aufforderung zur Ladung durch den Schiffer geschehen ist, die Präsumtion nicht begründen, dass er den Ansprüchen aus der Certepartie entsage, denn diese Annahme würde gegen den ganzen Charakter der beamtlichen Stellung des Schiffers, gegen dessen präsumtives Mandat von Seiten der Rhederei anstossen. Der Schiffer kann weder stillschweigend noch ausdrücklich gerechten Ansprüchen der Rhederei ohne besonderen Auftrag entsagen.

Der Schiffer wird aber um so wohler thun, immer gerade den Protest aufnehmen zu lassen, da sonst leicht Collisionsfälle entstehen möchten und er nicht immer gerade wissen wird, ob in dem Lande, wo er den Befrachter belangen muss, nicht gerade der Protest gesetzlich als Beweismittel verlangt wird. Regulärer Weise ist aber die Frage, nach welchen Landesgesetzen die Nothwendigkeit des Protestaufnehmens zu beurtheilen sei, dahin zu beantworten, dass es hier allemal auf den Ort des geschlossenen Contractes, der Certepartie, des Connossements ankommen müsse, oder, falls dieser Ort ein anderer ist, auf den

Ort, wo der Befrachter von dem Schiffer belangt wird. Die Regel: locus regit actum, wornach der Protest nur dann stattfinden müsste, wenn er am Löschplatze zur Belangung des (etwa dort wohnenden) Befrachters gesetzlich erforderlich wäre, findet hier keine Anwendung, so lange man eben dort keine Klage erheben will. Diese Regel bezieht sich einmal auf reine Formalien — und dies ist ein solcher Protest nicht ganz, und sodann schreiben die Particularrechte ausdrücklich den Protest mit der nach der Natur des Seehandels stillschweigend zu präsumirenden Voraussetzung vor, dass er namentlich auch im Auslande, zur Legitimation des Schiffers und seines Benehmens in der Fremde, gerade vor diesen Gerichten erhoben werden müsse.

Der Protest als solcher ist aber noch nicht genügend, um dem Schiffer seine Ansprüche wegen Fautfracht zu sichern. Der Schiffer hat noch andere Voraussetzungen zu erfüllen, namentlich die Liegetage gehörig abzuwarten, und muss er ausserdem keine andere Fracht haben erhalten können.

1) Die Liegezeit anbelangend, so muss der Schiffer sie selbstredend nur abwarten, wenn er keine oder doch nicht die volle Ladung erhält, nicht aber, wenn der Ablader zwar die Ladung liefert, und nur durch Gewährenwollen einer geringeren als dem Schiffer vom Befrachter zugesicherten Fracht den Fall der Fautfracht bewirkt.

Es ist genügend, wenn der Schiffer den Protest zur Zeit, wo der Ablader die Ladung verweigert, erhebt und von da ab, oder wenn ein anderer Termin festgesetzt ist, von diesem die usuellen oder vertragsmässigen Liegetage abwartet. Doch kann er auch den Protest erst nach dem Ablaufe der Liegezeit erheben und thut dann wohl, zugleich das Innehalten seiner Liegezeit in diesem Documente mitbescheinigen zu lassen, denn sonst muss er dieses Innehalten, im Falle des Leugnens, anderweitig beweisen.

Dagegen hat der Schiffer, falls er den Protest früher aufnehmen liess, nun nicht nöthig, nach Verstreichung der Liegezeit den Ablader nochmals zur Ladung aufzufordern, denn diese Ladung soll ja eben während der Liegezeit erfolgen, und nach deren Ablauf ist das Recht des Abladers zur Ladung so erloschen, dass nun anderweitige Befrachter, welche mit dem Schiffer bereits eventuell auf den Fall hin, dass der Ablader nicht liefern sollte, contrahirten, vor ihm ein Recht zur Ladung haben.

Sind aber ausser den eigentlichen Liegetagen noch sogen. Ueberliegetage stipulirt, so tritt der Verlust des Rechts des Abladers erst mit deren Ablaufe ein.

Ist die Zahl der Liege- oder Ueberliegetage nach Gesetz oder Vertrag unbestimmt und ist dem Schiffer nur allgemein für jeden Tag der Liege- und Ueberliegezeit ein Bestimmtes versprochen, so braucht der Schiffer keineswegs bis ins Unendliche zu warten, sondern darf dem Ablader eine nach Usanz und Umständen angemessene Frist setzen, doch wird der Schiffer zu seiner Sicherheit sich zur Abreise hier lieber gerichtlich autorisiren lassen [76]).

2) Der Schiffer musste keine andere Fracht erhalten können, um ganz oder theilweise die ausgefallene zu decken. Dies rechtfertigt sich durch die Billigkeit um so mehr, als in diesen rein vermögensrechtlichen Dingen es in der Regel nicht von wesentlichem Einflusse auf das Rechtsverhältniss sein kann, von welcher Person dem Schiffer eine Ladung geliefert werde. Doch kann man wohl von dem Schiffer gerade nicht verlangen, dass er im Interesse des allemal in mora sich befindenden Abladers oder Befrachters eine besondere Thätigkeit zur Erlangung einer anderen Ladung anwende. Vielmehr wird es Sache der Ablader und Befrachter sein, hier, wo es gerade ihr eigenstes Interesse gilt, selbst thätig zu sein und dafür zu sorgen, dass dem Schiffer anderweitig eine Ladung dargebracht werde, und wird man einzig den Schiffer für verpflichtet halten, eine ihm, allerdings gleichviel von wem angebotene Ladung anzunehmen, insofern dieselben nur nach den Umständen überhaupt für das Schiff oder (bei Fautfracht nur von einem Theile der Ladung) für die übrige Ladung convenable, namentlich nicht gefährlich und wenigstens dem Frachtpreise nach nicht absolut schlecht ist. Der Schiffer soll wenigstens in sofern den Schaden des gegenüberstehenden Contrahenten, ohne seinen eigenen Nachtheil vermindern.

Das was der Schiffer für diese Ersatzladung an Fracht erhält, wird nun auf die Forderung abgerechnet, welche er gegen den Befrachter wegen Fautfracht erhält. Ist übrigens der Schiffer so glücklich, eine höhere Fracht, als die ausfallende Fautfracht

76. Wegen der Liege- und Ueberliegezeit siehe bereits oben § 94.

nebst Kosten und anderen Entschädigungen beträgt, zu erhalten, so ist dies natürlich sein Vortheil und nicht der des Befrachters, dem es genügen muss, dass er nun nichts zu zahlen braucht.

Befrachtet zwar der Ablader ganz oder theilweise das Schiff, aber zu einem geringeren Frachtpreise, als mit dem Befrachter verabredet war, so mag sich zwar der Schiffer die Befrachtung der Art gefallen lassen, falls er nämlich keine bessere Fracht anderweitig erhalten konnte, denn sonst wird er, da die Frachtsumme wesentlich ist, von dem Vertrage abgehen können. Indessen der Schiffer wird, damit es wenigstens nicht den Anschein habe, als ob er von den Bestimmungen des Contractes eine Abweichung stillschweigend genehmigt habe, — immer auf irgend eine Weise documentiren müssen, dass er mit dieser Herabsetzung der Fracht nicht zufrieden sei, er wird dagegen, wenn auch nicht gerade förmlich, protestiren müssen, was namentlich durch ein einfaches Notat auf das Connossement bei seiner Unterschrift vom Schiffer genügend geschehen kann. — Bei einer Befrachtung durch Dritte, auf deren Namen die Connossemente lauten, zu einem geringeren Preise, scheint diese Protestation nicht einmal nothwendig.

Für die Zahlung der Fautfracht wird es gleichgültig sein müssen, ob das Schiff auf seiner Rückreise unterging oder nicht. Dies erkennt denn auch das Preuss. Recht l. c. § 1741 an, dagegen das Schwedische (II. 5.) unbilliger Weise das Gegentheil festsetzt.

§ 123. Berechnung der Fautfracht [77]).

Diese geschieht auf Grund der in der Certepartie bestimmten Frachtpreise. Ist darüber in der Certepartie gar nichts enthalten, sondern überhaupt nur eine Ladung versprochen, so muss der zu jener Zeit am Orte des abgeschlossenen Contracts nach dem Urtheile von Sachverständigen übliche, höchste Frachtpreis bezahlt werden. Ist wenigstens die Art der Güter (Kaffee, Zucker, Eisen) angegeben, so wird die Berechnung dadurch erleichtert; doch wird in der Regel sich auch anderweitig ermitteln lassen, was der Gegenstand der Ladung

---

77. cf. Pöhls, l. c. S. 495—98.

hätte sein sollen, wenn auch nichts davon in der Certepartie steht. Ist wenigstens die Zahl der Collis etc. angegeben, so giebt dies einen neuen Anhaltepunkt für die Bestimmung der Fracht, sonst ist der gemiethete Raum des Schiffes zu veranschlagen und darnach die Möglichkeit der zu verladenden Güter und deren Frachtsumme zu berechnen. Sollten mehrere Arten von Güter, für welche gewöhnlich verschiedene Frachtpreise (je nach dem Raume nämlich, den sie im Schiffe einnehmen, so dass leichtere Waaren bei einer Befrachtung nach Gewicht mehr zahlen) gezahlt werden, verladen werden, ohne dass aber in der Certepartie angegeben wäre, wie viel von jeder Art eingeladen werden sollten, so ist auf irgend eine Art zu ermitteln, welches der eigentliche Hauptbestandtheil der Ladung sein sollte und darnach die Fracht auch der übrigen Artikel zu berechnen. Doch kann es unter Umständen füglich noch andere Wege geben, um die Fautfracht möglichst genau zu berechnen. Die etwa stipulirten Prozente der Havarieordinaire, sowie die Kaplaken gehören mit zur Fautfracht. So ist es namentlich Engl. Praxis. Jacobsen, l. c. S. 405.

Kapitel III.

Frachtcontractsaufhebung und Frachtzahlung.

§ 124. Aufhebung des Frachtcontracts im Allgemeinen[1]).

Hier sind zuförderst im Allgemeinen die Grundsätze von Aufhebung von (zweiseitigen) Contracten, namentlich von Miethscontracten zur Anwendung zu bringen. Doch treten manche

---

1. Vergl. besonders Heise und Cropp, Jurist. Abhandlungen Theil II. n. XVIII, S. 615—40.

Besonderheiten ein, die sich durch die Natur des Frachtverkehrs rechtfertigen. Oben und zwar namentlich bei der Erörterung über Grösse und Trächtigkeit, sowie Seetüchtigkeit des Schiffes § 91 und 92, sowie über den Ort der Ladung und Entlöschung § 93, ferner über die Liegetage § 94, sowie über die Pflicht zur Ladungslieferung § 95, endlich über Stückgüterfracht § 99 musste in dieser Beziehung schon Manches, des Zusammenhanges und des besseren Verständnisses wegen, in dieser Beziehung abgehandelt werden, und verweisen wir auf das dort Gesagte zurück. Hier begnügen wir uns mit folgenden Erörterungen. Es wird der Frachtcontract durch die Schuld des Befrachters oder des Verfrachters (Schiffers) oder durch reinen Zufall (wenigstens in Bezug auf diese Personen) in seiner Ausführung gehindert. Findet dann bloss eine Verzögerung statt, so gelten die in den oben genannten Citaten ausgesprochenen Rechtsgrundsätze. Findet die Erfüllung von der einen oder der anderen Seite gar nicht statt, so kann die andere Partei nicht nur den Contract aufheben, sondern ausserdem Entschädigungen fordern. Die Details sollen in den folgenden §§ erörtert werden.

§ 125. Aufhebung durch Schuld des Befrachters.

Der Schuld steht natürlich jede freiwillige Handlung des Befrachters gleich. Dass in einem solchen Falle der Schiffer schadlos gehalten werden müsse, ist klar[2]). Uebrigens wird die Schuld des Befrachters schon darin bestehen, dass er überhaupt dem Schiffer die Ladung nicht schafft, gleichviel aus welchen Gründen, wenn nur wirklich nicht Zufall oder höhere Gewalt ihn verhindern. Wenn die Nichtlieferung von Seiten des Befrachters nur desshalb nicht geschieht, weil von diesem mit Dritten abgeschlossenen Contracte von den Dritten nicht gehörig, namentlich nicht zur rechten Zeit oder überhaupt gar nicht erfüllt werden, oder auch wegen deren Bankerut nicht erfüllt werden können, so ist der Befrachter dennoch gegenüber dem

---

2. Darin stimmen denn auch alle älteren und neueren Seerechte überein. cf. Heise und Cropp, jurist. Abhandlungen Thl. II. n. XVIII. S. 617 in der Note.

Schiffer zur Schadloshaltung und dieser zur Aufhebung (nach Abwartung der Liegetage etc.) berechtigt; denn wenn die Contrahenten des Befrachters sich untüchtig oder unsicher zeigen, so mag einzig den Befrachter der Schaden daraus treffen, nicht den Schiffer, den dieses Verhältniss unter Dritten gar nichts angeht. Der Befrachter hätte, wenn er sich hier gegen allen Schaden sichern wollte, überhaupt den Frachtcontract nicht eher abschliessen sollen, als bis er der Möglichkeit der Erfüllung von seiner Seite völlig gewiss war.

Noch viel weniger wird man den Befrachter von Entschädigung frei sprechen, wenn er den Frachtcontract aufhebt, weil er etwa die Waare am Ladungsorte nachträglich gut verkaufen kann oder weil der Preis derselben am Löschplatze plötzlich gesunken ist etc.

Ueber die Grösse der Entschädigungen in solchen Fällen, mit Berücksichtigung der sehr abweichenden partikularrechtlichen Bestimmungen ist bereits in den Citaten des vorigen § genügend gesprochen. Von Rechtswegen würde hier allerdings, in Ermangelung partikulärer Satzungen dem Schiffer immer die Leistung des vollen Interesses zu gewähren sein. Dagegen wird in den meisten Fällen die Billigkeit es verlangen, dass nur eine theilweise Zahlung der Fracht stattfinde. Es kommt hier Alles auf Umstände an. Dazu steht fest, dass der Schiffer sich das in die geforderte Entschädigung einrechnen lassen muss, was er durch Erlangung anderweitiger Fracht für die entzogene an Geldern und Vortheilen erhält. Der Befrachter ist, wenigstens in Bezug auf die Frachtsumme, frei, wenn er ebensoviel Güter oder gar weniger Güter zu derselben Frachtsumme von dritten Personen stellt oder auch selbst liefert, abgesehen von den übrigen Unkosten, die er allerdings extra zahlen muss.

Jeder Verlust durch Confiscation, Embargo, Anhaltung, den das Schiff und die übrige Ladung dadurch erleidet, dass der Befrachter andere Güter in dasselbe geladen hat, als die, welche er dem Verfrachter (Schiffer) angegeben, soll auf den Befrachter, seine Ladung und sonstiges Vermögen zurückfallen. Also muss der Befrachter vollständige Entschädigung leisten. Span. Recht l. c. 762. Wusste der Schiffer um diese gefährlichen Güter, so kann er keine Entschädigung beanspruchen und haftet zugleich den übrigen Befrachtern. Span. Recht l. c. 763.

§ 126. Aufhebung durch Schuld des Schiffers.

Der Schuld steht auch hier eine freie Handlung des Schiffers gleich. Der Befrachter wird hier gleichfalls nicht bloss von Zahlung der Fracht frei, sondern darf ausserdem volle Entschädigung in Anspruch nehmen. Namentlich wird der Befrachter keine Fracht zu zahlen und Entschädigung zu fordern berechtigt sein, wenn es sich ausweiset, dass das Schiff zu der Zeit, wo es die Reise antrat, ausser Stand war, dieselbe zu machen, und wird ein solcher Beweis zuzulassen sein, ungeachtet der vor der Abfahrt ausgestellten Untersuchungsatteste und gegen dieselben[3]).

§ 127. Aufhebung durch höhere Gewalt[4])

Der oberste Grundsatz von der Tragung des Zufalls in Contractverhältnissen findet auch in diesen Verhältnissen seine Anwendung. Es hat überhaupt derjenige den Zufall zu tragen, den er trifft, und mithin haben alle Contrahenten, jeder für sich, die Wirkungen des Zufalles zu tragen, wenn der Zufall die contractliche Thätigkeit Aller treffen sollte. Doch wird es, gerade wegen der eigenthümlichen Natur des Seeverkehres und des darauf erbauten Frachtcontractes oft im concreten Falle unmöglich sein, mit Bestimmtheit anzugehen, ob der eine oder der andere Contrahent bloss betroffen werde, und dann scheinen nicht selten Billigkeitsrücksichten obzuwalten, so dass, wenn auch der Zufall nur den einen trifft, derselbe doch mehr oder weniger von beiden Parteien getragen werden müsse. Ferner steht fest, dass der Zufall an sich das Geschäft in seinem bisherigen Be-

---

3. Das Holländische Recht l. c. Art. 479 bestimmt dies ausdrücklich.
4. Am vollständigsten verbreitet sich unter allen Seerechten das Holl. Handelsgesetzbuch Buch II. Titel V. Abtheilung III. Art. 499—506. über diese Materie. cf. Heise und Cropp, jurist. Abh. l. c. Pöhls, Seerecht Seite 500 ff. Das Holländische Recht scheint übrigens in dieser Lehre ziemlich unbillig und haben wir unsere Theorie nur in den obersten Principien damit in Einklang bringen können. Siehe bereits § 73 als vorbereiteten Paragraphen.

stande nicht absolut nichtig machen und die bereits durch theilweise Erfüllung oder überhaupt durch die Thätigkeit der einen Partei existent gewordenen juristischen Verpflichtungen der anderen Partei vernichten könne, sondern das nur die ferneren und vollen Wirkungen des Contracts aufhören, insofern dieselben nämlich durch den Zufall unmöglich gemacht werden. Hat aber der Zufall bloss den Charakter eines zeitweiligen, aufschiebenden Hindernisses, so wird man denselben nur dann den Contract aufheben lassen dürfen, wenn die Verzögerung nach den besonderen Umständen des concreten Frachtverhältnisses dessen Realisirung wesentlich stört, z. B. schon wenn leicht verderbliche Waaren Gegenstand der Ladung sind, bei einer anderweitig vielleicht geringen Verzögerung. Doch muss man in letzterer Beziehung vorsichtig sein und sich hüten, dass man nicht den einen Contrahenten unbillig behandele, während man dem anderen zu viel Rücksichten der Billigkeit gewährt; vielmehr haben beide Parteien gleichmässig einen Anspruch auf Billigkeit.

Unter höherer Gewalt oder Zufall ist hier jedes Ereigniss zu verstehen, was ohne irgend ein Zuthun oder eine schuldbare Veranlassung der Contrahenten entweder für das Schiff oder für die Ladung oder für beides die Reise unmöglich macht oder doch die Reise so lange hinausschiebt, dass für die Contrahenten das rechtliche Interesse an diesem Transporte verschwinden und die beabsichtigte Handels- und Gewerbsspeculation theils von Seiten des Verfrachters, theils von Seiten des Befrachters oder auch von beiden Seiten vernichtet werden würde. Wegen solcher bloss zeitweiliger zufälliger Hindernisse der Reise hat dann der Befrachter keine Fracht zu zahlen, wenn das Schiff monatsweise verfrachtet ist, noch eine Erhöhung der Fracht, wenn die Befrachtung für die Reise stattgefunden hat. Holländisches Recht Art. 505 [5]).

Die oben § 73 bereits angeführte Clausel in den Englischen

---

5. Nichterfüllung wegen Nichtleistung von dritten Personen, mit denen Schiffer oder Befrachter wegen der Reise contrahirten, ist kein Zufall der oben bezeichneten Art. Denn warum wählten sich die Parteien solche Contrahenten? — Das ist also ihre Schuld. Siehe § 125.

Connossementen erschöpft so ziemlich die hieher gehörigen Fälle: „Göttliche Fügung (the act of God), Handlungen der Feinde, „Gefahren der See, Ströme und Schiffahrt, Verhinderungen und „Anhaltungen durch Könige, Prinzen, Regenten und Republiken, „und alle und jede andere unvermeidliche Gefahr", also z. B. auch Aufbringungen, Anhaltungen etc. durch Seeräuber. Man bezeichnet diesen Zufall auch mit dem Namen: höhere Gewalt. Der Krieg als solcher kann dahin nicht gerechnet werden, sondern nur wenn gerade dadurch das in Frage stehende Schiff oder seine Ladung oder beides unfrei werden sollte, also namentlich wenn ein Eigenthum der einen oder anderen Kriegspartei in der Ladung oder in dem Schiff vorliegt oder wenn im neutralen Schiffe Kriegscontrebande oder doch feindliches Eigenthum verladen ist, denn der Satz: „Frei Schiff, frei Gut" ist keines Wegs in der Gegenwart allgemein anerkannt. S. § 73 i. f.

Der Untergang des Schiffes gehört vorzugsweise hieher. Die zufällige Vernichtung der Waaren vor der Einladung aber nicht immer, nämlich nicht, sobald es sich nur um fungibele Sachen zum Transport handelt, obgleich ich auch hier folgende Ausnahme machen möchte. Ist die Quantität oder doch der grösste Theil der fungiblen zu versendenden Waaren bereits zu dem bestimmten Transporte nach dem Schiffe von den übrigen Sachen abgesondert und ist der Transport bereits äusserlich sichtbar geworden entweder durch Verpackung oder durch Laden auf Frachtwagen oder Leichterschiffe, so kann es auf die Fungibilität der zu verladenden Waaren nicht mehr ankommen, sondern es ist eben dann schon das äusserlich bestimmte Ladungsobject untergegangen und dies berechtigt den Befrachter zur Aufhebung des Contractes. Die Billigkeit scheint mir das um so mehr zu fordern, da ja auf der anderen Seite allemal der Untergang des Schiffes vor der Abreise den Contract zum Nachtheil des Befrachters aufhebt und, da ja gewöhnlich fungibele Sachen verladen werden, eine rechte Gegenseitigkeit zwischen beiden Parteien von Anfang an nicht existirt: wesshalb denn eben unter billiger Rücksicht auf die Umstände dem Befrachter und seinem Interesse hier nachzuhelfen ist.

Im Allgemeinen kann es hier keinen Unterschied machen, ob die Befrachtung auf Stückgüter oder anderweitig auf Monat oder auf die Reise abgeschlossen sei. Das Holl. Recht Art. 506 schliesst auch ausdrücklich allen Unterschied aus. Uebrigens wenn

ein Schiff auf längere Zeit zum beliebigen Gebrauch, zu beliebigen Reisen vermiethet ist, und durch ein Embargo oder durch ein allgemeines Handelsverbot etc. die Verwendung des Schiffes auf längere Zeit ganz unmöglich gemacht wird, wird man, auch abgesehen von allen anderen Umständen, diesen Contract für aufgehoben betrachten, anderweitig aber nicht.

Ein solcher Zufall, solche höhere Gewalt wirkt nun in der Regel anders, wenn er vor Anfang oder wenn er während der Reise eintritt. Auch wird dadurch in der Regel der Contract nicht Null, sondern es können noch häufig Entschädigungen von der einen oder von der anderen Seite verlangt werden, namentlich die Kosten des Ein- und Ausladens, sowie die bereits verdiente Fracht, obgleich dies nicht immer der Fall ist. Namentlich wenn Schiff und Ladung gänzlich zu Grunde gehen, so wird der Contract dadurch auch in allen seinen Wirkungen als vernichtet betrachtet und es geradezu, in Bezug auf Verfrachter und Befrachter wenigstens [6]), so angesehen, als ob unter ihnen kein Contractsverhältniss existirt hätte.

Es scheint nun zweckmässig, zur Beurtheilung der Materie mehrere Fälle zu unterscheiden.

I. Der Zufall oder die höhere Gewalt ereignet sich vor der Reise.

1) Wird hier das Schiff (z. B. durch Embargo, durch Untergang [7]) allein betroffen, so ist der Contract aufgehoben und sind nur die etwa für die Befrachtung aufgelaufenen Kosten unter die beiden Parteien verhältnissmässig zu repartiren, wenn man nicht der Strenge nach den Verfrachter allein zur Tragung verurtheilen will: was aber um so härter erscheint, als gerade der Befrachter eben wegen des Zufalles, der allein sein Schiff trifft, schon den grössten Nachtheil leidet; der Befrachter kann jedoch allenfalls seine Waare

6. Natürlich nicht gegenüber dem Versicherer, der vielmehr nun erst recht haftet, doch eigentlich nicht aus dem Contracte zwischen Verfrachter und Befrachter, sondern direct aus seinen eigenen Verträgen in Bezug auf das Schiff oder auf die Ladung.

7. Untergang nämlich bevor das Schiff beladen ist, denn sonst trifft natürlich der Untergang, also der Zufall Schiff und Ladung; siehe n. 3.

anderweitig transportiren lassen. Ebenso wenn nur das Schiff durch einen inzwischen ausgebrochenen Krieg unfrei wird.

2) Wird nur die Waare allein betroffen, so wird billiger Weise der Befrachter zwar frei von Frachtzahlung, muss aber die etwanigen Kosten der Ladung und Löschung tragen. Ausserdem muss ein solcher Befrachter noch alle durchaus erforderlichen Kosten, um das Schiff zur Vollbringung der Reise in Stand zu setzen, dessgleichen den verausgabten Sold und das Kostgeld des Schiffsvolkes bis zu dem Tage, wo der Contract aufgehoben oder resp. wo die Wiederausladung stattfindet, zahlen (Holl. Recht l. c. Art. 500), nämlich falls die Reise völlig unterbleibt.

Namentlich ist dies der Fall, wenn ein Handels- oder Ausfuhrverbot der bestimmten Waaren oder überhaupt nach dem Bestimmungsorte erfolgt. Wird nur ein Theil der Ladung dadurch afficirt, so ist nur für diese Befrachter der Vertrag mit den obigen Wirkungen aufgehoben. Gegenüber den übrigen Befrachtern ist dies nicht der Fall, doch wird man die Umstände billig zu berücksichtigen haben und einmal, wenn nur wenig freie Waaren übrig bleiben, den Schiffer nicht verpflichtet halten, sofort abzusegeln, sondern ihm eine billige Frist zur Ergänzung der Ladung gewähren, wogegen man umgekehrt den Befrachtern nicht zumuthen kann, darauf überlang zu warten.

Auch die etwanigen Liege- und Ueberliegetage sind zu entschädigen. Holl. Recht Art. 501.

3) Schiff und Ladung werden gemeinsam betroffen. Gehen Beide unter, so wird der Contract als null und nichtig betrachtet und hat gar keine Wirkungen. Im Fall eines allgemeinen Verbotes der Ausfuhr, einer Continentalsperre, die Schiff und Ladung beide festhalten, ferner wenn durch einen inzwischen ausgebrochenen Krieg Schiff und Ladung gleich unfrei werden, sind die Kosten der Ladung und Löschung gemeinsam zu tragen. Wenn hier auch ein Theil der Ladung frei bleiben sollte, so vermag dies nicht eine Veränderung des Verhältnisses zu bewirken. Das Liege- und Ueberliegegeld ist dem Schiffer, falls es bereits vor der Aufhebung des Contractes aufgelaufen war, ganz auszuzahlen.

II. Wenn das Schiff auf hin und zurück vermiethet ist und Schiff und Gut erst nach der glücklichen Ankunft am ersten Bestimmungsorte den Zufall erleiden, so ist doch der Frachtcontract in Bezug auf die Hinreise völlig realisirt und sind demnach alle Forderungen in Bezug hierauf zu erfüllen. Dasselbe gilt, wenn das Schiff auf mehrere Reisen gemiethet ist, in Bezug auf die bereits vollendeten und scheint es dabei nicht darauf anzukommen, ob nach der Certepartie Hin- und Rückreise oder die mehreren Reisen als eine Reise angesehen[8]) werden können oder nicht, falls nur nicht ausdrücklich darin gesagt ist, dass überhaupt Fracht nur dann zu zahlen sei, wenn alle Reisen oder die ganze Reise hin und zurück glücklich absolvirt seien. Sonst ist vielmehr immer zu präsumiren, dass die verdiente Fracht überall von den bereits gemachten Reisen pro rata itineris zu zahlen sei, falls auch nachträglich der übrige Theil der Reise oder die übrigen Reisen nicht gemacht werden. Ja geschah dies durch Schuld des Befrachters, so ist die ganze Fracht zu zahlen.

III. Wenn sich der Zufall während der Reise ereignet und vielleicht der Schiffer in einen Nothhafen gehen oder zurückkehren muss, so scheinen folgende Grundsätze zu gelten:

1) Trifft das Ereigniss das Schiff, also wird es wegen Krieg unfrei oder mit Beschlag belegt oder so bedeutend beschädigt, dass es nicht sobald wieder seetüchtig gemacht werden kann, so ist wenigstens die bereits verdiente Fracht zu zahlen. Der Schiffer darf in solchen Fällen ganz wie in dem Falle der Verzimmerung (§ 118) hier befugt gehalten werden, im Interesse der Befrachter ein ander Schiff zu miethen zum Weitertransporte; doch unter denselben Bedingungen, welche § 118 angegeben sind.

2) Trifft das Ereigniss die Ladung, also wird diese unfrei oder confiscirt oder mit Beschlag belegt, nämlich von höherer Hand, nicht im Wege eines Civilprozesses wegen Civilforderungen[9]), so kann der Schiffer gleichfalls nur die verdiente Fracht fordern.

8. In England wirkt das aber entscheidend. Jacobsen S. 388. 89.

9. Dieser Zusatz versteht sich überhaupt in Bezug auf Schiff und Ladung in allen Fällen.

3) Trifft das Ereigniss Schiff und Ladung gemeinsam, so scheint dasselbe angenommen und der Frachtanspruch auf die bereits verdiente Fracht festgesetzt werden zu müssen. Denn in allen diesen 3 Fällen sub III. ist nicht abzusehen, wesshalb der Schiffer und Verfrachter nicht für die bereits aufgewendeten Dienste des Schiffes bezahlt werden sollten, wenn ein Zufall auch die weitere Ausführung hindert. Dagegen würde es allzu hart sein, wenn man den Befrachter in solchen Fällen, wo ihm durch höhere Hand die Benutzung des Schiffes unmöglich gemacht wird, für verpflichtet halten wollte, nichtsdestoweniger die ganze verabredete Fracht zu zahlen. Ebenso unbillig würde es sein, wenn man im letzten Falle (III. 3.) dem Schiffer alle Fracht absprechen wollte, weil auch das Schiff von dem Ereignisse betroffen wird.

Siehe übrigens noch einige Details in den folgenden §§ über die Frachtzahlung.

Wegen blosser Verzögerung der Reise enthalten die Bestimmungen des Preuss. Allgemeinen Landrechts II. 8. § 1692—1706 [10]) schätzbare Details, die hier in der Note abgedruckt werden mögen.

---

10. § 1692. Wird die Reise durch einen unterwegs, aus Schuld des Schiffers, auf das Schiff gelegten obrigkeitlichen Beschlag verzögert oder ganz verhindert: so ist der Schiffer den Befrachtern zum Ersatz des aus dieser Versäumniss entstandenen Schadens verhaftet.

§ 1693. Auch steht den Befrachtern in diesem Falle frei, die Ladung auf Gefahr und Kosten des Schiffers zu losen, und durch ein anderes Schiff an den Bestimmungsort bringen zu lassen.

§ 1694. Ist dergleichen Aufenthalt durch die Schuld des einen oder andern der Befrachter entstanden: so muss dieser dem Schiffer, ausser der bedungenen Fracht, alle Versäumnisskosten ersetzen; und den übrigen Mitbefrachtern nach Vorschrift § 1654 gerecht werden.

§ 1695. Ist das Schiff von der Obrigkeit, ohne Schuld des Schiffers und der Befrachter, in Beschlag genommen oder aufgehalten worden: so müssen beide Theile die Befreiung abwarten, ohne dass einer von dem anderen desshalb Entschädigung fordern kann.

§ 1696. Sollten jedoch in diesem Falle die Waaren im Schiffe leicht verderben oder Schaden leiden können: so steht den Be-

Der Kapitain ist aber überall verpflichtet, wenn er aus irgend einem Grunde, namentlich wegen Zufalls, durch höhere Gewalt keine Ladung von dem bestimmten Befrachter erhalten

---

frachtern frei, dieselben auf ihre Kosten losen und durch ein anderes Schiff an den Bestimmungsort bringen zu lassen.

§ 1697. Alsdann sind sie nur schuldig, den Schiffer nach Verhältniss der zurückgelegten Reise zu befriedigen.

§ 1698. Ist das Schiff schon bei dem Auslaufen nicht in gehörigem Stande gewesen und die Fortsetzung der Reise muss wegen erforderlicher Ausbesserung eine geraume Zeit hindurch unterbrochen oder gar eingestellt werden: so wird der Schiffer seiner ganzen Fracht verlustig, und muss überdies den Befrachtern allen an der Waare oder sonst erlittenen Schaden ersetzen.

§ 1699. Verlangen die Befrachter, dass er auch den Vortheil ersetzen solle, der ihnen dadurch, weil die Waaren an dem Losungsorte nicht zur rechten Zeit angekommen sind, entgangen ist: so müssen sie sich darauf die bedungene Fracht abrechnen lassen.

§ 1700. Alles Vorstehende (§ 1698. 1699) gilt auch alsdann, wenn das Schiff auf dem Wege durch Schuld des Schiffers schadhaft und dadurch die Ausbesserung nothwendig geworden ist.

§ 1701. Ist aber der Schaden ohne Schuld des Schiffers entstanden: so kann der Befrachter wegen des Aufenthaltes keine Vergütung fordern.

§ 1702. Will alsdann der Befrachter die Ausbesserung nicht abwarten, und seine Waaren auf ein anderes Schiff bringen lassen: so muss er die Fracht nach Verhältniss der zurückgelegten Reise bezahlen.

§ 1703. Kann das Schiff gar nicht, oder erst in einer so langen Zeit ausgebessert werden, dass darüber die zur Schiffahrt bequeme Witterung verstreichen, oder die Ladung verderben würde: so muss der Schiffer, wenn Gefahr beim Verzuge ist, die Ladung auf Kosten der Befrachter durch ein anderes Schiff nach dem Losungsplatze baldmöglichst befördern.

§ 1704. Kann der Schiffer keine Gelegenheit zu solcher Nachsendung finden: so muss er die Waaren an dem Orte, wo er gelandet ist, in sichern Gewahrsam bringen und den Befrachtern davon Nachricht geben.

§ 1705. In beiden Fällen (§ 1703. 1704.) muss der Schiffer mit der nach Verhältniss der zurückgelegten, gegen die bedungene Reise ihm gebührenden Fracht sich begnügen.

kann, eine sich ihm darbietende anderweitige sichere Fracht einzunehmen und muss sich den dadurch gewonnenen Frachtpreis auf das einrechnen lassen, was er von dem ersten Befrachter an Entschädigung erhält. Siehe auch die Lehre von der Fautfracht § 122.

§ 128. Von der Frachtzahlung im Allgemeinen [11]).

Von der Frachtzahlung und den auf sie Bezug habenden Rechtsgrundsätzen musste bereits gelegentlich des Zusammenhanges wegen an verschiedenen Orten dieses Abschnittes gesprochen werden und verweisen wir darauf zurück [12]). Namentlich aber muss auf § 96 „von der Frachtbestimmung" als dem Fundamente der nachfolgenden Erörterungen Bezug genommen werden.

Der leitende Grundsatz für die Frachtzahlung ist nach alten und neuen Seerechten der, dass Fracht nur für das gezahlt werde, was der Schiffer wirklich abliefert, obgleich Modificationen überall vorhanden sind und namentlich contractlich festgestellt werden können. Dabei muss die Waare so abgeliefert werden, wie sie nach dem Connossemente zu liefern ist. Durch Annahme der Waaren verpflichtet sich der Empfänger direct gegen den Schiffer und ist von nun an zur Frachtzahlung verpflichtet; wobei es keinen Unterschied macht, ob die abgelieferten Waaren sich im beschädigten Zustande befinden oder nicht, falls nur dem Schiffer keine Schuld dabei zu beweisen ist. Die Fracht muss für die gelieferte und angenommene Waare von dem Empfänger bezahlt werden, weil er sie angenommen hat.

---

§ 1706. Eben dies (§ 1703 squ.) findet statt, wenn ein Theil der Ladung, nach der in der Chartepartie angegebenen Beschaffenheit während des durch die Ausbesserung des Schiffes entstehenden Aufenthaltes verderben könnte.

11. Vergl. besonders Pöhls, S. 573 ff. Abbott, part. III. chap. 8. S. 350—424. Pothier, n. 59 sq. Boulay-Paty, II. p. 329. Jacobsen, S. 358 ff. Kent, l. c. p. 219 ff.

12. Siehe besonders §§ 91, 92, 95, 119 und in Betreff der Stückgüterbefrachtung § 99, endlich § 126, 127.

Sind die Güter bei der Einladung nicht nachgewogen oder nachgemessen: was der Schiffer durch den Beisatz im Connossement: „Gewicht, Maass unbekannt“ füglich zu seiner Sicherheit und um Weitläufigkeiten zu vermeiden, notiren mag, — so haftet der Schiffer nicht für die Angaben des Connossements und verkümmert ihm ein Uebermaass oder -Gewicht seine Fracht nicht. Der Empfänger muss hier überall die Fracht nach Massgabe der Angaben des Connossementes bezahlen.

Ist aber contractlich die Fracht nach ausgelieferten (oder besser gesagt: auszuliefernden) Gewichte, Maasse verabredet, so erhält der Schiffer nur Fracht im Verhältniss zu dem wirklich abgelieferten und kommt ihm gegenüber den Angaben des Connossements eben so sehr ein Uebermaass oder -Gewicht zu Gute, als er sich bei etwanigem Untergewicht oder -Maass einen Abzug gefallen lassen muss, gleichviel ob das Untergewicht durch seine Schuld oder nicht entstanden ist.

Sind Frachtstücke in Tonnen, Fustagen, Ballen in den Connossementen nach Zahlen angegeben, so ist der Schiffer bei der Einladung zum Nachzählen verpflichtet gewesen, denn das Nachzählen ist so einfach, dass es allemal geschehen kann und würde bei entgegengesetzter Annahme der Betrügerei Thor und Thür geöffnet [13]). Demnach muss der Schiffer gerade so viel einzelne Stücke abliefern, als im Connossemente angegeben sind und er kann gegenüber dem Empfänger nur für so viel Fracht fordern, als wirklich von ihm an diesen abgeliefert werden. Hat aber der Schiffer wirklich weniger Frachtstücke von dem Befrachter bei der Einladung erhalten, als der letztere contractlich liefern sollte, so muss man den Befrachter für verpflichtet halten, auch Fracht für die von demselben an den Schiffer nicht gelieferten Stücke zu zahlen.

Sind dagegen lebende Thiere (resp. Sklaven) als Frachtstücke versandt, so muss der Schiffer auch für die unterwegs gestorbenen Fracht erhalten, es sei denn, dass die Fracht gerade nur für die lebendig abgelieferten bedungen wäre [14]).

---

13. Anders beim Nachwiegen und Nachmessen. Dies würde zu lange bei der Ladung aufhalten. Auch sind bei Versendung nach Maass und Gewicht die Betrügereien nicht ganz so leicht.

14. Vergl. Abbott, S. 363. Roccus l. c. Art. 76—78. Straccha l. c.

Für die unterwegs geborenen Thiere ist füglich keine Fracht zu zahlen, ebensowenig wie für das unterwegs geborene Kind[15]) Passagiergeld entrichtet zu werden braucht, wenn es nicht nöthig wird, dass ein besonderer Raum im Schiffe in dem einen oder dem anderen Falle für das Neugeborene überlassen werden muss.

Wenn der Befrachter mehr Waaren, als verabredet, in das Schiff ladet, so muss auch für die Ueberzahl Fracht bezahlt werden und zwar die höchste zu der Zeit vorgekommene, wenn dieselbe ohne Wissen des Schiffers geschah, sonst wohl im Verhältniss zur stipulirten Fracht[16]).

Ist keine bestimmte Frachtsumme im Contracte angegeben, so ist die laufende Fracht zu zahlen, die entweder usuell ist oder die nach den verschiedenen Frachtpreisen für dieselbe oder ähnliche Reisen und gleiche oder ähnliche Güter als Durchschnittspreis von Sachverständigen zu stellen ist.

Wurde ein Schiff im Ganzen vermicthet, so ist die Fracht für das Ganze zu zahlen und kann es dabei nicht darauf ankommen, ob die Grösse des Schiffes im Contracte speziell angegeben sei oder nicht[17]). Ist nur die ungefähre Grösse angegeben, so wird auch nur ein Durchschnittspreis zu zahlen sein; sonst

---

P. III. n. 19 und Pöhls S. 575. Anderer Meinung ist Weddercop, l. c. p. 87. Da der Schiffer den Raum einmal hergegeben hat und nun nicht anderweit benutzen kann, so muss ihm auch die Fracht gezahlt werden, wenn auch das Thier, ohne des Schiffers Schuld, stirbt.

15. L. 19. § 7 D. locati (19. 2) gibt als Grund an, weil das Kind alle die Bedürfnisse nicht habe, die Reisende zur See sonst haben. Ich glaubte durch obigen Beisatz eine Modification eintreten lassen und die Bestimmung analog auch auf neugeborene Thiere beziehen zu können.

16. Pöhls sagt hier: die laufende Fracht, die entweder nach Usance oder durchschnittlich bestimmt werde. So weit braucht man hier nicht zu recurriren. Die stipulirte Fracht bietet den ersten und nächsten Massstab.

17. Pöhls ist anderer Meinung und will, dass im letzteren Falle nur Fracht für die wirklich geladenen Waaren gezahlt werde. Siehe Jacobsen, S. 363. 4. und Roccus l. c. S. 72—75. Ist dagegen das Schiff ganz gemiethet, aber Fracht nur für jede wirklich verladene Tonne stipulirt, so ist allerdings der Fall anders.

wird man sich nach dem Messbriefe zu richten haben, doch überall Gegenbeweis gestatten müssen.

Ist ein Schiff Monatsweise oder anderweitig auf bestimmte Zeit oder für bestimmte Reisen oder überhaupt im Ganzen vermiethet, so bietet die Frachtberechnung keine Schwierigkeiten dar. Die Unterbrechung der so stets laufenden Fracht durch Anhaltungen wegen höherer Gewalt ist bereits § 127 angegeben.

Der Consignatär kann den Schiffer wegen der Fracht keines Wegs an den Consignenten verweisen, sondern er ist als Empfänger Schuldner der Fracht. Jacobsen, S. 366.

Haben der Verfrachter und der Schiffer ihrerseits dem Befrachtungscontracte Genüge geleistet, so kann der Befrachter niemals Verminderung der bedungenen Fracht fordern. Holl. Recht l. c. 496. Namentlich ist die volle Fracht zu zahlen für Güter, die durch Zufall oder durch inneren Verderb oder durch mangelhafte Qualität der Emballage oder Fustage verschlechtert sind. Span. Recht l. c. Art. 789.

§ 129. Leckage.

Davon wurde bereits oben § 119 n. 8 a. der Begriff aufgestellt. Es ist nun ein eigenthümlicher Grundsatz des gemeinen Europ. Seerechts, dass bei leckenden Gütern der Destinatär das Recht hat, dieselben, wenn sie während der Reise, gleichviel wodurch es geschehen ist, zum grössten Theile ausgelaufen sind, am Bord des Schiffes stehen zu lassen und statt der Frachtzahlung den Schiffer damit abzufinden [18]). Dabei muss mehr als in solchen Fällen beim Transporte gewöhnlich verleckt, ausgelaufen sein. Ferner bezieht sich dies Recht eben nur auf verleckte Güter, und hat der Befrachter (Destinatär) nicht das Recht, schlecht gewordene Flüssigkeiten oder andere verdorbene Güter gegen Befreiung von der Frachtzahlung stehen zu lassen [19]).

---

18. Der Grund liegt theils wohl darin, den Schiffer zu grösserer Aufmerksamkeit gegen Diebereien seiner Leute durch Anbohren der Gefässe, was ja so leicht ist — anzutreiben, theils eben in der Vermuthung, dass ein ausserordentliches Auslaufen durch Unredlichkeit bewirkt sei.

19. Cons. del mare cap. 287. Ordon. 1681 Art. 25 du fret und Code

Uebrigens bin ich geneigt, dieses Recht auf den Fall zu beschränken, dass die zu zahlende Fracht nach Stückzahl, also per Gebinde, per Fass bestimmt ist oder doch so, dass die Fracht wenigstens über die einzelnen Gebinde etc. sich vertheilen lässt. Dagegen wo das Schiff im Ganzen auf eine oder mehrere Reisen oder monatsweise oder wo auch nur ein bestimmter Raum im Schiffe vermiethet ist, scheint mir die Gestattung jenes Rechts zu viel Schwierigkeiten darzubieten. Höchstens würde man hier dem Befrachter dies Recht gewähren können, nicht bloss die geleckten Güter, sondern die ganze Partie Güter als ein Ganzes dem Schiffer zu überlassen und auch dies nur auf den Fall beschränken müssen, wenn der grösste Theil der Gebinde verleckt wäre. Sonst wird man ihn nur zu einem, durch Sachverständige zu bestimmenden Abzuge an der Fracht für berechtigt halten dürfen.

Uebrigens da, wenn die Güter bereits ausgeladen sind, der Schiffer keine Controle mehr über sie hat und inzwischen die Leckage erst bewirkt sein kann, so ist das Recht auf den Fall zu beschränken, dass die Gebinde etc. wirklich auch am Bord geblieben sind. Der Befrachter (Destinatär) hat sich mithin in jedem Falle über den Bestand der Gebinde bereits am Bord zu unterrichten und darnach über die Ausübung seines Rechtes sich zu erklären.

Es ist die Vermuthung, dass alle Fustagen in gutem Zustande an Bord des Schiffes durch den Befrachter gebracht seien, indem der Schiffer gegen deren schlechte Beschaffenheit hätte protestiren müssen. Gegenüber dem Befrachter muss man auch den Schiffer für befugt halten, die Lieferung einer schlechten Beschaffenheit der Güter in das Schiff auf jede Weise darzuthun. Gegen den Empfänger aber, der ja nur kraft und nach Massgabe des Connossements empfängt, kann sich der Schiffer gegen diese Vermuthung nur dadurch sichern, dass er bei der

---

de com. fr. Art. 310 und alle neueren Seerechte stellen den Grundsatz ganz allgemein auf, dass der Schiffer keine Waare für die Fracht zu nehmen brauche, also der Befrachter die Waare statt der Fracht nicht abandonniren dürfe. Der Fall mit der Leckage ist mithin nur eine Ausnahme. Hat der Schiffer an der Leckage Schuld, so ist er natürlich zum Schadenersatze verpflichtet; doch zahlt er den Werth, so muss ihm auch wohl die Fracht bezahlt werden.

Unterschrift der Connossemente eine betreffende Notiz gemacht hat. Dies steht allgemein fest. Also würde der Schiffer durch einen solchen Zusatz auch das Recht der Leckage aufheben. Dies Recht kann aber unzweifelhaft auch durch besondere Stipulation im Connossemente oder anderweitig ausgeschlossen werden, doch gegenüber dem Empfänger nur durch derartige Bestimmungen im Connossemente, obgleich aus anderen Stipulationen dem Schiffer wenigstens ein Regress gegen den Befrachter erwächst. Der auf Connossementen beliebten Clausel „frei von Leckage" kann aber keine andere als die angedeutete Bedeutung zugeschrieben werden, nämlich, dass sie den Schiffer von dem Recht der Leckage befreie, ähnlich wie der Ausdruck: „frei von Bruch", der namentlich bei zerbrechlichen Gütern (Glas, Porzellan etc.) gemacht wird, den redlichen Schiffer vom Ersatz wegen zerbrochener Güter befreit. Wenn der Zusatz „frei von Bruch" fehlt, so kann man an sich keineswegs den Schiffer zum Ersatz für zerbrochene Güter als verpflichtet ansehen. Siehe jedoch § 119 n. 8. S. 342.

Das Consulat cap. 234 entscheidet sich dahin, dass wenn die Kaufleute (Befrachter) zerbrechliche Sachen verladen und selbst stauen lassen, der Schiffer für nichts hafte und allemal seine volle Fracht erhalte; dass dagegen, wenn der Schiffer die Waaren selbst stauen lässt, er zwar, wenn er keiner Nachlässigkeit überführt werde, gleichfalls nicht hafte, indessen für die zerbrochene Waare keine Fracht beanspruchen könne, und dies scheint der Billigkeit angemessen.

§ 130. Zeit der Bezahlung.

Die Fracht ist fällig mit der Ablieferung der Güter. Daher ist es gleichgültig, ob die Ablieferung am bestimmten Entlöschungsplatze oder sonst irgendwo geschehe. Namentlich wenn der Befrachter in den oben § 95 bezeichneten Fällen die Fracht vor Anfang oder während der Reise zurücknimmt und trotzdem ganz oder theilweis die Fracht bezahlen muss, muss die Fracht bei der Rückgabe an den Schiffer entrichtet werden. Regulärer Weise braucht aber die Fracht erst nach Vollendung der Reise gezahlt zu werden, falls nicht ein früherer Zahlungstermin zur Zahlung der ganzen oder theilweisen Frachtsumme von den

Contrahenten verabredet ist. Abbott, l. c. S. 359. Wenn die Reise rückgängig wird, so kann, falls die Entschädigungen, welche in solchem Falle etwa die Befrachter dem Schiffer zu leisten haben, nicht so gross sind, als die vorausbezahlte Fracht, diese ganz oder theilweis zurückgefordert werden, falls nicht das Gegentheil ausbedungen.

§ 131. Rechte der Fracht.

Die Güter und das Schiff stehen in solchem Zusammenhange mit einander, dass wie schon Cleirac (us et coutumes de la mer p. 72) sagt, das Schiff für die Waare und die Waare für das Schiff verhaftet ist[20]). Also steht fest, wenn durch des Schiffers oder Verfrachters Schuld die Güter nicht ganz oder im schlechten Zustande geliefert werden, so kann sich der Befrachter an das Schiff halten. Auf der anderen Seite hat der Schiffer (Verfrachter) wegen der Frachtforderung ein beschränktes Retentionsrecht an den Gütern. Er darf nämlich zwar die Güter nicht am Bord des Schiffes zurückbehalten, aber er kann, bei Verdacht der Zahlungsunfähigkeit des Empfängers oder in allen streitigen Fällen die Güter an einem sicheren Orte, wo möglich gerichtlich deponiren und mit der Zeit sich gerichtlich dahin autorisiren lassen, soviel davon als zur Deckung der Fracht nöthig scheint zu verkaufen.

Cautionsleistung wegen der Frachtsumme braucht sich der Schiffer statt Zahlung nicht gefallen zu lassen.

Hatte der Schiffer einmal die Güter an den Empfänger ohne Zahlung zu empfangen abgeliefert, so ist das dingliche Recht des Schiffers an den Gütern wegen Frachtzahlung selbstredend in Gefahr, vernichtet zu werden. So lange aber die Partie Güter noch als solche in den Räumen des Empfängers als ein gesondertes Ganzes sich betrachten lässt, also noch verpackt bleibt oder doch die fungibelen Sachen auf besondere Haufen gebracht, auf besonderen Böden, Kellern etc. gelagert sind, endlich so lange sie nicht durch Kauf oder Tausch oder sonst onerose Geschäfte in das Eigenthum (wenn auch noch nicht in den Besitz) eines Dritten übergegangen sind, wird man dem Schiffer

---

20. cf. Kent, l. c. 220. Boulay-Paty, l. c. II. 297.

jenes Recht noch einräumen dürfen. Die Partikularrechte haben in dieser Beziehung abweichende, doch meist positiv vernünftige Bestimmungen.

Das Preuss. Recht II. 8. § 1722. 26. ist in Bezug hierauf am consequentesten und dem Schiffer am günstigsten ausgearbeitet. Im Fall des Verdachts soll der Schiffer sogleich soviel Waaren als zur Frachtdeckung nöthig zurückbehalten und nach geschehener Ablieferung in gerichtlichen Beschlag nehmen lassen können; und soll er von letzterer Befugniss auch gegen den dritten Besitzer der Waaren, binnen sechs Tagen nach der dem ersten Empfänger geschehenen Ablieferung Gebrauch machen dürfen, falls nicht dieser dritte Besitzer die Waaren an den ersten Empfänger baar bezahlt hat, ehe er von des Schiffers Anspruch wusste. Nach dem Franz. Code de com. Art. 307 behält der Schiffer trotz der Ablieferung sein Privileg noch 15 Tage nach der Ablieferung, selbst wenn die Waaren schon im Magazin des Empfängers oder seines Commissionärs sich befinden. Doch soll diese Fortdauer des Privilegiums (Code Nap. 2102. Pardessus, n. 962) dann nur die Folge haben, dass der Schiffer, falls der Empfänger fallirt, innerhalb besagter Zeit allen übrigen Gläubigern wegen der transportirten Gegenstände vorausgehen kann. Indessen ist doch dieser Vorzug kein absoluter. Wären Kosten theils für Transport, theils für Ladung und Löschung schuldig, so würde Concurrenz entstehen und müssten die Lagerspesen der Fracht vorgezogen werden, so lange die Waaren im Magazin des Locators wären oder so lange sich letzterer daran halten könnte. Wenn dagegen der erste Empfänger durch Verkauf und Auslieferung oder durch Versatz die Waare bereits in dritte Hände hat gelangen lassen, so ist das Privileg ganz erloschen, wogegen ein Verkauf ohne Tradition nichts schaden kann.

Das Holl. Recht, l. c. Art. 450 ist sehr streng: der Verfrachter oder Schiffer ist für die Fracht, Unkosten und Havarie auf die abgeladenen Güter vor allen anderen Gläubigern während 20 Tagen nach der Ablieferung privilegirt, wenn die Güter nicht in die Gewalt von Dritten übergegangen sind.

Das Spanische Recht, l. c. Artikel 798 bestimmt aber sogar einen Monat Zeit für Ausübung des Privilegs und ist es dabei gleichgültig, ob sich der Empfänger fallit erklärt; dagegen können die Waaren, welche acht Tage nach der Empfangnahme an

einen dritten Besitzer übergegangen sind, nicht mehr auf jene privilegirte Weise vom Schiffer in Anspruch genommen werden.

Wenn von den nach einem Connossemente verladenen Waaren auch nur noch ein Theil in den Händen des Schiffers oder noch in dem Besitze des ersten Empfängers sich befindet, so würde man den Schiffer für befugt halten dürfen, an dem Reste seine resp. Privilegien auszuüben.

Wenn aber der nämliche Befrachter auf verschiedene Connossemente Waaren verladet, so stehen füglich die Waaren der verschiedenen Connossemente und diese Connossemente nach der Natur des so leichten Handelsverkehres mit denselben nicht in solcher Verbindung mit einander, dass etwa der Schiffer das in Bezug auf die eine Partie der Waaren verlorene Recht nun auf Grund eines anderen Connossements an den hiernach abzuliefernden Waaren ausüben könnte [21]).

Die Rechte nun, welche die Fracht hat, geniessen auch alle Accessorien derselben [22]), also namentlich Havarie, Primage, Kaplaken, Kühlgeld, die man bisweilen mit dem gemeinsamen Namen Unkosten bezeichnet.

Der Schiffer ist gegenüber dem Rheder jedenfalls gesichert, wenn er auch die Waaren überlieferte, ohne das Privileg der Retention auszuüben, falls er nur in bona fide war und sich keine Nachlässigkeit zu Schulden kommen liess. Der Handelsverkehr beruht auf Treu und Glauben unter den Contrahenten und der Schiffer darf überall fürs Erste regelmässige Zahlung präsumiren. Doch muss er, sobald nach der Ablieferung es klar wird, dass die Frachtzahlung nicht erfolgen werde, Alles thun, um die anderweitigen Privilegien seiner Fracht dem Rheder zu sichern, sonst haftet er diesem persönlich. Aber auch gegenüber dem Befrachter oder Ablader halte ich den Schiffer zu einem Mehr nicht für verpflichtet und glaube keineswegs, wie Pöhls, l. c. Seite 582 es will, dass der Befrachter, falls der Schiffer jenes Retentionsrecht nicht geltend gemacht habe, von der Zahlung der Fracht frei sei; es scheint mir zu genügen, dass der Schiffer bona fide und ohne dass ihm eine Fahrlässigkeit zur Last fällt,

---

21. cf. Pardessus, l. c. n. 962.

22. cf. bes. Holl. Recht, l. c. Art. 487, 490, 497; dort heisst es immer: Fracht, Havarie und Unkosten. cf. Span. Recht l. c. 796.

die Güter übergeben und dass er nachträglich Alles gethan hat, was zur Sicherung der Fracht möglich ist. Dafür scheinen dieselben Gründe zu sprechen, wie oben im Verhältniss zum Rheder. Und so verstehe ich auch einzig die dessfallsigen Bestimmungen des Holländischen Rechtes: Hat der Schiffer das Gut gelöscht, ohne sich die Fracht, Havarie und andere Kosten auszahlen zu lassen oder ohne von den oben angedeuteten und am Löschplatze gerade erlaubten Sicherheitsmassregeln Gebrauch gemacht zu haben, so verliert er seine Ansprüche an den Befrachter oder Ablader, falls nämlich diese vom Empfänger verschieden sind und falls Befrachter oder Ablader beweisen können, dass der eine oder der andere den Betrag der Fracht, Havarie und anderer Kosten mit dem Empfänger der Güter verrechnet hat oder dass er, wegen des Fallissements von letzterem, den besagten Betrag nicht werde erhalten können [23]). Der Schiffer bleibt dann natürlich trotzdem dem Verfrachter (seinem Rheder) wegen der Fracht verantwortlich und hat nur einen persönlichen Anspruch gegen den Empfänger.

Die Privilegien der Fracht geniesst denn auch die Fautfracht, soweit es nach der Natur derselben im einzelnen Falle möglich. Denn besteht die Fautfracht darin, dass gar keine Ladung von dem Ablader geliefert wurde, so kann natürlich von einem dinglichen Privileg des Schiffers an der Waare wegen der schuldigen Fautfrachtsumme gar nicht die Rede sein, da es hierzu an dem dinglichen Objecte, der Waare, überhaupt fehlt. Dagegen bestand die Fautfracht nur darin, dass die Waare nur theilweis oder zu einem geringeren Frachtpreise eingeladen wurde, so hat die Anwendung des Privilegs im Allgemeinen keine Schwierigkeit und überhaupt nichts Eigenthümliches. Fautfracht ist eben Fracht. Doch im einzelnen Falle können aus der besonderen Complicirtheit der Verbindung unter den bei der Ladung betheiligten Personen Schwierigkeiten entstehen. Wenn nämlich [24]) ein in Folge einer Certepartie nach einem Hafen versegeltes Schiff im Fall der Fautfracht, indem der Ablader die Ladung nicht liefert, von dritten Personen, denen jene

23. So wörtlich das Holl. Recht, l. c. Art. 488.

24. Siehe diesen Fall bei Pöhls, 581, der ihn nicht genau charakterisirt.

Certepartie fremd ist, beladen wurde, gleichviel ob auf Antrieb des Abladers oder sonst wie, so versteht es sich von selbst, dass der Schiffer in Bezug auf seine etwanigen Ansprüche aus der Certepartie wegen Fautfracht des ursprünglichen Abladers die dinglichen Privilegien der Fracht an diesen nun verladenen Waaren der dritten Befrachter überhaupt nicht geltend machen kann, sondern nur in Bezug auf die von diesen in Folge ihrer Connossemente zu zahlende Fracht, obgleich diese letztere in solchem Zusammenhange mit der Fautfracht steht, dass der Schiffer sich dieselbe in die zu fordernde Fautfrachtsumme einrechnen lassen müsse. Ja wenn der ursprüngliche Ablader, falls derselbe nur nicht mit der Person des die Certepartie abschliessenden Befrachters identisch ist, selbst Güter einladet und wenn derselbe diese neue Ladung mit der aus der Certepartie verweigerten nicht im Zusammenhange wissen wollte, so kann der Schiffer auch in Bezug auf diese eingeladenen Güter seine Fautfrachtprivilegien nicht geltend machen. Nur in dem Falle, wo Ablader und Befrachter in einer Person zusammenfallen oder allenfalls wo der Ablader Güter des ursprünglichen Befrachters, wenn auch mit Protest gegen jegliche Erfüllung der ursprünglichen Certepartie, verladet, wird der Schiffer an dieser seiner neuen Ladung nichtsdestoweniger die Privilegien seiner Fautfracht ausüben dürfen, wegen einer gewissen Connexität der Person des Befrachters in dem Fautfracht- sowie in dem neuen Frachtfalle. Doch möchte letzteres mehr in der Billigkeit beruhen, weniger sich als juristisch consequent darstellen.

§ 132. Frachtzahlung, wenn der Contract rückgängig wird.

Es gibt gewisse Ausnahmen von der Regel, dass die Fracht nur für die an den Bestimmungsort transportirten Güter zu zahlen sei.

Von der Frachtzahlung im Falle, dass der Contract rückgängig wird, ist aber bereits oben § 94, 95, 125, 126, 127, gesprochen. Der Schiffer hat übrigens nie das Recht, freiwillig von dem Contracte zurückzugehen und ist in den Seerechten in Bezug hierauf der Befrachter mit Recht vielmehr begünstigt, denn dessen Ladung hängt in der Regel mit den mannigfachen und oft schnell wechselnden Conjuncturen des Handelsverkehres

zusammen, da die Thätigkeit des Schiffers viel einfacher ist. Doch ist der leitende Grundsatz überall der, dass der Schiffer, im Fall dass der Befrachter den Vertrag rückgängig macht, Entschädigungen erhalten müsse, die nach den verschiedenen Arten der Befrachtung, sowie nach der Zeit der Rückgängigmachung verschieden sind. Da hier nur durch positive Bestimmungen nach Zahlen etc. ein der Billigkeit entsprechendes Verhältniss der Entschädigung festgesetzt werden kann und solche Bestimmungen immer nur relativ richtig sind, so ist es natürlich, dass die einzelnen Seerechte in dieser Beziehung vielfach von einander abweichen und die Frachtforderungen des Schiffers hier sehr verschieden bestimmen. Siehe besonders wegen der Details oben § 91—99, sowie auch die §§ 108, 119, 124—127.

Uebrigens ist es klar, dass, wenn die Partikularrechte den rücktretenden Befrachter nicht ein für allemal mit Zahlung der ganzen oder theilweisen Frachtsumme von allen weiteren Verbindlichkeit befreien, was aber allerdings als Regel anzusehen ist, derselbe dem Schiffer das gesammte Interesse für die gar nicht oder nicht vollständig gelieferte Ladung zu leisten hat, also überall, wo eine wahre Fautfracht existirt, namentlich auch für den Theil der Havariegrosse aufkommen müsse, der auf die nicht versandten Güter fallen würde, und dass er auch etwanige Primage, Kaplaken neben der Fracht als deren Accessorien zu zahlen habe.

§ 133. Frachtzahlung im Falle der höheren Gewalt [25]).

Davon ist bereits § 127 gesprochen. Hier bleiben nur noch einige besondere Fälle zu erörtern.

I. Es ist ein in allen Seerechten anerkannter Satz, dass Fracht nur für abgelieferte Waare zu zahlen sei. Demnach ist für die im Schiffbruch untergegangenen, sowie durch Seeräuber geraubten oder durch die Kriegsschiffe und Kaper einer kriegsführenden Macht genommenen Güter keine Fracht zu zahlen, doch wird im letzten Falle allemal erst vorausgesetzt, dass die Güter in Folge der Aufbringung auch wirklich durch (prisengerichtliche) Condemnation verloren gegangen sind. Doch

25. cf. besonders Pöhls, S. 568 ff.

verliert durch die Condemnation der Schiffer nur dann den Frachtanspruch, wenn er vom Standpunkte des Völkerrechts aus selbst in culpa war, also um die Unfreiheit seiner Ladung wusste. Von Rechtswegen sollte dem neutralen Schiffer vom Captor selbst für condemnirtes feindliches, wenn nur nicht kriegscontrebandliches Gut die Fracht gezahlt werden. Doch steht darüber seerechtlich nichts fest, obwohl die Engl. Prisengerichte dem Schiffer hierin sich öfters günstig gezeigt haben. Jacobsen, S. 367.

Ist die Fracht in allen diesen Fällen vorausbezahlt, so muss sie zurückgegeben werden, es sei denn, dass das Gegentheil bedungen worden. So ganz allgemein das Spanische Recht l. c. Art. 787. Doch wird für die Restitution natürlich nur das Schiff verhaftet sein und ist dies untergegangen, so ist damit auch der Anspruch auf Restitution erloschen. Auch wird man den Schiffer berechtigen müssen, einen Abzug pro rata itineris in solchen Fällen zu machen.

II. Nichtsdestoweniger ist Ausnahmsweise nach allen Seerechten für geworfene Güter Fracht zu bezahlen. Dies ist der Fall der Havariegrosse. Es rechtfertigt sich aber diese Ausnahme dadurch, dass solche geworfenen Güter überhaupt dem Befrachter nicht verloren sind, indem dieselben nach allen Seerechten von dem geretteten Schiffe und den geretteten Waaren verhältnissmässig ersetzt werden müssen. Nach den verschiedenen Particularrechten ist verschieden zu bestimmen, ob der Ablader oder Empfänger hier direct die Fracht bezahlen müsse, wogegen er denn die Vergütung nach Aufmachung der Havariegrosse erhält, oder ob, was als Regel betrachtet werden muss, die Vergütung der Fracht unmittelbar aus der Havarieaufmachung geschehe.

III. Auch erscheint es der Billigkeit angemessen, dass der Schiffer die volle Fracht erhält, wenn er die durch seine Schuld verlorenen oder an einem anderen als dem Bestimmungsorte gelöschten Güter erstattet oder resp. das Interesse leistet. Das Preuss. Recht (II. 8. § 1699) bestimmt dies ausdrücklich.

IV. Ebenso ist Fracht auch für die in Nothfällen zum allgemeinen Besten vom Schiffer verkauften Güter zu bezahlen, da auch diese Güter dem Befrachter in Havariegrosse ersetzt werden. Ebenso und aus demselben Grunde für die Waaren, welche

den Seeräubern überlassen wurden, um Schiff und Ladung von ihnen loszukaufen.

V. Werden geborgene Güter an den Bestimmungsort gebracht, so ist davon Fracht zu zahlen und versteht es sich von selbst, dass der Befrachter (resp. Empfänger) zugleich die Bergungskosten zu berichtigen hat. Werden sie nur in einen Nothhafen gebracht, so kann die Fracht dafür nur pro rata itineris verlangt werden. Diese Rate ist nöthigenfalls durch Sachverständige nach den Umständen des besonderen Falles zu ermitteln. Allgemeines lässt sich hierüber wenig sagen. Auch wenn Güter ranzionirt werden, ist Fracht zu zahlen, entweder die ganze oder pro rata itineris. Span. Recht l. c. Art. 788.

VI. Wenn die Reise eines Schiffes entweder vor deren Anfang oder während derselben, durch Embargo oder durch eine andere Massregel von hoher Hand, ohne Schuld des Schiffers, Eigners oder Befrachters, oder durch andere unwiderstehliche Gewalt, also namentlich auch durch Seegefahr nur für eine gewisse Zeit verhindert wird, so scheint es überall der Billigkeit angemessen, dass die getroffenen Vereinbarungen bestehen bleiben, ohne dass weder von der einen noch von der anderen Seite einige Entschädigung zu leisten ist. Der Befrachter hat aber für die Zeit, in der das Schiff dadurch aufgehalten wird, also festliegen muss, keine Fracht zu zahlen, wenn es monatsweise verfrachtet war, noch Erhöhung von Fracht, wenn die Verfrachtung für die Reise stattgefunden hat. Doch darf der Ablader während dieser Behinderung seine Waaren, wenn er es z. B. zu deren besseren Erhaltung und Controlirung für nöthig findet, auf seine eigenen Kosten entladen lassen, unter der Bedingung, sie wieder einzuladen oder den Verfrachter oder Schiffer schadlos zu halten [26].

---

26. Diese allgemein zu billigenden Bestimmungen von n. VI. finden sich fast wörtlich so im Holl. Rechte, l. c. Art. 505. Siehe bereits oben § 127. Ebenso Span. Recht l. c. Art. 776.



Druck von J. Dræger in Berlin, Adlerstr. 9.

Grundsätze

des

praktischen Europäischen

Seerechts,

besonders im Privatverkehre,

mit Rücksicht auf alle wichtigeren Partikularrechte,

namentlich

der Norddeutschen Seestaaten, besonders Preussens
und der Hansestädte,

sowie

Hollands, Frankreichs, Spaniens, Englands, Nordamerikas,
Dänemarks, Schwedens, Russlands etc.

Von

Dr. juris Carl von Kaltenborn.

In zwei Bänden.

ZWEITER BAND.

Berlin, 1851.

Verlag von Carl Heymann.

Seiner Königlichen Hoheit

dem durchlauchtigsten Prinzen

Adalbert von Preussen

in tiefster Ehrerbietung

gewidmet.

Inhalts-Verzeichniss

des zweiten Bandes.

Abschnitt VII. Von Havarien und Seeschäden.

Kapitel I. Einleitung.

Abschnitt VIII. Von der Bodmerei.

Abschnitt IV. Rechte des Seehandels im Seekriege.

Abschnitt VII.

Von Havarien und Seeschäden.

Literatur [1]): Pöhls, Seerecht, S. 625—770; Jacobsen, Seerecht, S. 452—520; Abbott, treatise, part. IV. chap. IX. (6) pag. 425—454; Kent, comment. part. V. lect. 47 n. 8. pag. 232–244; Pardessus, cours III. n. 731–751; Bravard-Veyrières, manuel, liv. II. chap. 13. p. 453—472; Koch, Preuss. Recht I. § 438—445. S. 739 ff.; Piantanida, giuris — prudenza II. p. 253 sq.

---

1. Von eigentlichen Spezialwerken sind zu nennen: 1) Die Dissertationen über den Titel des Röm. Rechts de lege Rhodia de jactu von J. Gothofredus (Genf 1551 u. Helmstedt 1732); C. van Bynckershoeck (Haag 1702 und in dessen opusculis); van der Schelling (Lugdun-Bat. 1722); Malblanc (Tübingen 1801); Ramus de Monzano (Madrid 1673). Doch ist hier nichts als Römisches Recht zu finden. — Im Geiste des modernen Seerechts sind geschrieben, ohne aber jetzt noch irgend werthvoll zu sein: Een Tractat von Avarijen (Haag 1651); L. A. v. Bostel, de contributione propter jactum mari. (Arg. 1735); Gloecknert, de iure havariae (Heidelb. 1677); M. Lübeck, de iure avariae (Regiom. et Lips. 1719); T. Schroeder, de avaria germ. v. Havereyrecht (Altdorf 1676); J. H. Fricke, comparatio iuris nautici rigensis et hamburg. antiq. in mat. havariarum (Kiel 1773); J. Schultze, de contributione jactus (Bas

Quellen: Die älteren Seerechte sind unvollständig in dieser Materie. Die neueren widmen ihr besondere Abschnitte: Ordonnance de la mar. 1681. liv. III. tit. VII. (des avaries) et VIII. (du jet et de la contribution); Code de comm. fr. liv. II. tit. VI. (des avaries) et tit. XII. (du jet et de la cont.); Holl. Handelsgesetzbuch, Buch II. Tit. VI. (vom Uebersegeln etc.) und Tit. XI. (von Havarien); Span. Handelsgesetzbuch, Buch III. Titel IV.; Preuss. Allgem. Landrecht II. 8. Abschnitt 12. § 1766 ff. (von Havarie und Seeschäden). Vergl. die vielen Assec. und Havarieordnungen, so von Hamburg 1731, Schweden 1750, Preussen 1766, Rotterdam 1721, Amsterdam 1744, Kopenhagen 1746 etc.

Kapitel I.

Einleitung.

§ 134. Uebersicht.

Es soll in diesem Abschnitte die ganze Lehre von den Seeschäden in ihrem Zusammenhange übersichtlich dargestellt werden, da man sie gewöhnlich in den Compendien wie in den

---

1647); R. C. a Derschau, praes. J. H. Hoyer, de havaria (Regiom. 1700); J. Slicher, de avariis (Lugd.-Bat. 1716); J. M. Brunings, praes. D. G. v. der Keessel, de avaria (Lugd.-Bat. 1773). — Besser ist: Q. Weytsen, tractaet van avaryen (Leiden 1617 und öfter; van nieuw oversien en — — verrykt d. S. van Leeuwen 1651 und öfter); lateinisch von M. d. Vicq. (Amsterd. 1672), französisch (Amsterdam 1703); F. M. Klefeker, von der Havariegrossa oder extraordinäre, besonders nach den Gesetzen und Gewohnheiten der Reichsstadt Hamburg. (Göttingen 1798; P. T. W. Tonnies, über Avarie-Grosse und die nothwendige Abhülfe häufiger Missbräuche bei derselben. (Hamburg 1823 uud in demselben Jahre eine neue verbesserte Auflage, von der 1824 ein unveränderter Abdruck erschien); M. Pöhls, Bemerkungen über Havarie-Grosse nach Principien des Rechts und der Handelspolitik etc. (Hamburg 1823) und dazu: Zusätze (Hamb. 1824); Tonnies, Beleuchtung der Schrift des Herren M. Pöhls: Bemerkungen etc. (Hamb. 1823).

Seegesetzgebungen auseinanderreisst und namentlich die Lehre von der Havariegrosse mehr oder weniger mit der Seeassecuranz in Verbindung setzt, obgleich letztere nicht bloss, was allerdings nicht sehr wesentlich für die systematische Darlegung ist, historisch erst viel später im Seeleben aufgetreten ist, sondern, was von entschiedener Wichtigkeit ist, ganz verschiedene Grundsätze befolgt.

Im weiteren Sinne versteht man unter Havarie überhaupt wohl ganz dasselbe, was man mit dem Ausdrucke Seeschäden zu bezeichnen pflegt, obgleich man darunter auch ganz besondere Arten von Seeschäden versteht, und desswegen haben wir, besonders nach dem Muster des Preussischen Rechtes, jene allgemeine Rubrik dieses Abschnittes: „Von Havarien und Seeschäden“ gewählt, um recht treffend schon in der Ueberschrift unsere Absicht, die ganze Lehre von den Seeeschäden hier abzuhandeln, anzudeuten.

§ 135. Eintheilung.

Demnach werden wir in diesem Abschnitte zuerst Kap. II. Von An- und Uebersegelung der Schiffe sprechen; Kap. III. die Lehre vom Schiffbruch, Strandrecht und Bergung erörtern; Kapitel IV. von der eigenthümlichen Natur dessen, was man, im Unterschiede von den übrigen Seeschäden, unter Havarie im Allgemeinen versteht, handeln, endlich Kapitel V—VII. insbesondere von dem so wichtigen und reichhaltigen Institute der Havariegrosse sprechen und zwar Kap. V. das Wesen der Havariegrosse bestimmen, Kap. VI. von dem Beweis der Havariegrosse reden und zuletzt Kap. VII. die eigenthümlichen Grundsätze der Contribution zur Havariegrosse entwickeln.

Kapitel II.

An- und Uebersegelung.

§ 136. Begriff der Ansegelung [1])

Unter Ansegelung oder Zusammenstossen der Schiffe[2]) versteht man das Aneinandergerathen zweier Schiffe in offener See oder auf dem Reviere oder im Hafen, gleichviel ob das eine oder beide im Segeln begriffen sind oder ob das eine oder ob beide gerade vor Anker lagen, ferner ist es gleichgültig, ob die Schiffe mit dem Rumpfe oder bloss mit dem Steuer, den Segeln, Raen, ausgeworfenen Ankertauen etc. aneinander gerathen. Dies wird dann juristisch nur relevant, wenn dadurch eine Beschädigung an den Schiffen herbeigeführt wird, sofern nicht der Kapitain des einen oder anderen Schiffes schon wegen Versuches zur widerrechtlichen Beschädigung fremden Eigenthums criminell belangt werden mag. Der höchste Grad der Ansegelung ist die Uebersegelung, wenn nämlich durch das Zusammentreffen der beiden Schiffe das eine von dem anderen in den Grund gebohrt und so zu sagen übersegelt wird.

Also gehören hieher die Fälle des Ansegelns, Uebersegelns, Anfahrens, Antreibens, Anstossens, wie das Holl. Recht l. c. Art. 536, 539 ausdrücklich sagt [3]).

---

1. Ausser der oben in der Ueberschrift dieses Abschnittes angegebenen allgemeinen Literatur ist hier noch zu verweisen auf: S. Stryck, de collisione navium in dessen dissert. tom. II.; C. van Bynckershoeck. quaest. iuris priv. lib. IV. c. 18; Benecke, System III. S. 440 ff.; Emerigon, l. c. tit. I. chap. XII. sect. 14; Boulay-Paty, IV. p. 492 sq.; Pardessus, l. c. n. 652—654; Cancrin, Wasserrecht Bd. III. Abh, XIV. § 46 ff.; Weddercop, l. c. lib. IV. tit.; Stypmann, l. c. pars IV. cap. 19; Piantanida, giurispr. II. p. 44—56; besonders aber Pöhls, l. c. 777 ff.
2. Französisch: abordage; Englisch: running foul of; Italienisch: abordaggio oder investimento di due navi fra loro; Spanisch: abordo.
3. Andere neuere Seegesetze z. B. das Preuss. l. c. § 1911 ff. unter-

Nach Römischem Rechte werden hier überall die Grundsätze der Lex Aquilia wegen Schadenersatz zur Anwendung gebracht. Die neueren Seerechte erkennen dieselben zwar in Bezug auf dolose und culpose Ansegelungen an, stellen aber in Bezug auf zufällige Ansegelungen eigenthümliche Grundsätze auf, die in der Billigkeit zu beruhen scheinen und welche im Allgemeinen darauf hinaus laufen, dass der in solchem Falle entstandene Schaden von beiden Schiffen nach einem gewissen Verhältnisse gemeinsam zu tragen sei, ohne dass aber dabei an Havariegrosse und deren eigenthümliches Wesen [4]) gedacht zu werden braucht. Pöhls, S. 778.

§ 137. Unterscheidungen.

Die Ansegelung ist entweder eine rein zufällige, d. h. sie wird durch die Gewalt des Windes oder der Elemente oder durch sonstige unvermeidliche Ereignisse herbeigeführt, oder sie ist eine culpose oder schuldbare, die durch die Fahrlässigkeit, Nachlässigkeit, Absicht, überhaupt durch die Schuld des Schiffers herbeigeführt ist und als deren höchsten Grad die dolose oder absichtliche Ansegelung zu bezeichnen ist [5]).

Die Fälle der culposen Ansegelung sind nach den Umständen unendlich verschieden. Pöhls l. c. zählt nach Anleitung der ausdrücklichen Bestimmungen älterer und neuerer Seerechte

---

scheiden noch eigentliches Ansegeln vom Antreiben etc., doch das Preuss. Recht nur formell, indem es im Allgemeinen auf Beides gleiche Grundsätze anwendet. Dagegen enthält das Holländ. Recht trotz der formellen Gleichstellung jener verschiedenen Arten doch viele Modificationen in den Details, namentlich in Bezug auf vor Anker liegende Schiffe.

4. Wie es z. B. Benecke l. c. und Emerigon l. c. wollen und wie es zum Theil das Holländische Handelsgesetzbuch Art. 540 ausdrücklich festsetzt.

5. Das neueste Franz. Recht unterscheidet denn drei Arten des Zusammenstossens: 1) abordage par force majeure; 2) abordage fortuit, d. h. dessen Ursache nicht auszumitteln sei, obgleich vermuthlicher Weise durch Jemandes Verschulden entstanden sei; 3) abordage quasi-délit d. h. culposes Zusammenstossen.

einige auf, z. B. wenn der Vorfall sich ereignete dadurch, dass ein Schiffer sein Schiff nicht gut regiert oder wenn er die gesetzlich vorgeschriebenen Massregeln versäumt, also wenn er keine Buoy auf seinen Anker setzt, ferner wenn er nicht den ihm im Hafen oder der Rhede angewiesenen Platz einnimmt oder behält, ferner wenn er sich nicht in gehöriger Entfernung von den übrigen Schiffen namentlich beim Ein- und Aussegeln aus Häfen, Strömen, Buchten hält, ferner wenn er mit vollen Segeln dort ein- oder ausläuft; sodann wenn auf dem Reviere das kleinere dem grösseren Schiffe oder das auslaufende dem einlaufenden nicht ausweicht; ferner wenn der Schiffer sein vor Anker liegendes Schiff nicht festgemacht hat oder seine Geräthschaften schlecht, z. B. die Ankertaue schadhaft waren; ferner wenn derjenige, der ausweichen konnte, dies nicht thut; sodann wenn der Schiffer, der Nachts aussegeln will, nicht zuvor am Tage bereits aus dem Hafen legt; ferner wenn überhaupt der Schiffer gegen die hafenpolizeilichen Anordnungen etwas unternommen und dadurch die Ansegelung veranlasst hatte; wenn der Schiffer nicht auslugen, wenn er im Hafen das Schiff ohne Wächter liess, endlich wenn er bei Nacht die Schiffsleuchte [6]) nicht anzündete.

Es lassen sich alle diese Fälle der culposen Ansegelung dahin zusammenfassen, dass der Schiffer irgend etwas versäumte, wozu er nach den Gesetzen und Gebräuchen der See verpflichtet war. Siehe desshalb besonders bereits § 63, 64 und 72.

Fälle doloser Ansegelung sind hier kaum aufzuzählen, da sie sich von selbst ergeben [7]).

---

6. Ueber die Nothwendigkeit der Schiffsleuchte bei Nacht ist man allerdings nicht einig. Die älteren Seegesetze, selbst die Französ. Ordonnanz von 1681 erwähnen davon freilich nichts. Doch war schon Bynckershoeck (1720) und die Florentinische Rota in einem Urtheile der Ansicht von der Nothwendigkeit. Auch schreibt das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1496 express vor: „jeder Schiffer „ist bei eigener Vertretung schuldig, er mag unter Segel oder vor „Anker sein, die Schiffsleuchte anzustecken." Pöhls, l. c. bestreitet sogar die Sitte wie die Zweckmässigkeit der Laterne wenigstens auf offener See. So viel ich aber weiss, ist deren Gebrauch überall Sitte.

7. Vergl. Consolato del mare cap. 243, Seerecht von Wisby Art. 27

§ 138. Wirkungen.

I. Bei doloser Ansegelung stimmen mit Recht alle Seerechte darin überein, dass der zugefügte Schaden von dem Schuldigen ganz zu tragen ist; ja es treten meist noch criminelle Bestrafungen ein.

II. Die culpose Ansegelung fällt im Princip unter denselben Gesichtspunkt und kann es keinen Unterschied machen, ob das ansegelnde oder angesegelte Schiff die Schuld hat. Doch bestimmt das Preuss. Recht l. c, dass nur ein grobes Versehen dem bösen Vorsatz in seinen Wirkungen gleich zu achten sei und scheint das richtig zu sein, sobald man darunter nur eine wirkliche Verletzung der dem Schiffer obliegenden gewöhnlichen Pflichten versteht; denn man wird von dem Schiffer eine ganz ausserordentliche Sorgfalt zur Vermeidung von Ansegelungen verlangen dürfen [6]).

III. Wenn beide Schiffe sich in Schuld wegen der Ansegelung befinden, z. B. wenn das eine mit vollen Segeln in den Hafen hinein, das andere mit vollen Segeln aus dem Hafen heraus segelte und so der Zusammenstoss bewirkt wurde, so scheint mir der Satz angewendet werden zu müssen: quod quisque sua culpa damnum sentit, non intelligitur sentire, also muss jeder seinen eigenen Schaden tragen. Damit stimmt denn auch das neueste Holländ. Recht l. c. Art. 535 überein, da die ältere

---

und Oléron Art. 14, da namentlich im Wisbyschen Seerechte gesagt wird: Es begiebt sich wohl, dass man gern ein altes Schiff anderen guten in den Weg legt, damit es, wenn es von dem anderen beschädigt wird, allen solchen Schaden von ihnen ersetzt erhielte; weiss man aber, dass der Schaden nur zur Hälfte ersetzt werde, so legt man gern aus dem Wege.

6. Das Holl. Handelsgesetzbuch spricht bloss einfach von Schuld und unterscheidet davon den Vorsatz gar nicht, wird mithin gerade nur in unserem Sinne verstanden werden müssen. Die älteren Seerechte (von Oléron Art. 14, Wisby Art. 27, 48, der Hansa Titel X. Art. 1, Rotterdam. A. O. Art. 256) sprechen gleichfalls nur von Ansegeln: mit Vorbedacht, Willen, Wissen, Vorsatz, Schuld, wollen aber alle unsere culpose Ansegelung ohne Zweifel der eigentlich dolosen gleichgestellt wissen.

Holl. Gerichtspraxis (zu Zeiten Bynckershöks) sich in solchem Falle für gleiche Vertheilung des Schadens auf beide Schiffe erklärte, und das neueste Preuss. Recht l. c. § 1930 festsetzt: dass jeder den Schaden tragen muss, der durch seine Schuld dem anderen erwachsen ist, und das scheint auch als Römisches Recht angesehen werden zu müssen [9]), und das ist nach Pardessus l. c. n. 652 auch für Französisches Recht (arg. Art. 407) zu halten.

IV. Wenn nicht auszumitteln ist, wer die Schuld trägt, so scheint es allerdings angemessen, den Schaden als einen zufälligen zu betrachten und hier dieselben Grundsätze in Bezug auf die Tragung wie beim Zufall anzuwenden.

V. Nach alten und neueren Seerechten wird nun der Schaden durch zufällige oder solcher gleichgestellten (n. IV.) Ansegelung gemeinschaftlich von den Schiffen getragen. Das Römische Recht, welches hier die allgemeine Regel, dass jeder seinen zufälligen Schaden leiden müsse, zur Anwendung bringt, ist freilich im neuesten Spanischen Art. 935 n. 7., Holl. Rechte Art. 536 und Franz. Art. 407, sowie neuesten Englischen in Bezug auf den reinen Zufall adoptirt. Indessen die Abweichung des gemeinen Seerechts rechtfertigt sich aus der Natur des Seeverkehres. Es ist dies zwar kaum ein Mittel, um zu verhindern, dass sich schlechte Schiffe einer Ansegelung aussetzen [10]) und sodann scheint es der Billigkeit, die ja überall im Seerechte eine grosse Rolle spielt, angemessen zu sein, diese gemeinschaftliche Noth auch gemeinschaftlich in ihren Folgen zu tragen. Es macht sich hier die alte germanische Rechtsregel geltend, dass

---

9. Unsere und die neueste Holl. Satzung empfiehlt sich durch ihre Einfachheit und ihre Uebereinstimmung mit den strengen Sätzen des Rechts gegenüber culposen Handlungen. Auch soll Keiner aus seiner eigenen turpitudo klagen dürfen, was denn auch auf grobe Vergehen in unserem Sinne füglich zu beziehen ist. Pöhls l. c. adoptirt das ältere Holl. Recht, indem er, was ich nicht begreife, erklärt, der Schaden ginge hier in einen zufälligen über. Jacobsen ist Pöhls Ansicht.

10. Das Seerecht von Oléron 14. und das von Wisby 27. sagen dies indessen ausdrücklich.

wer als Werkzeug bei einem Unglücke gedient hat, den Schaden mittragen helfen muss [11]).

In England sah man es früher als gemeines Recht an, dass bei zufälligem Schaden über beide Schiffe und Ladungen repartirt wurde, doch fiel die Repartition weg, wenn das eine Schiff ganz zu Grunde ging. cf. Molloy, de iure mar. lib. II. cap. VI. § 10. Jetzt trägt jedes seinen eigenen Schaden, an welchem übrigens die Ladung keinen Theil nimmt. cf. Abbott in dem Falle Buller c. Fisher.

Dabei muss es principiell und consequenter Weise durchaus gleichgültig sein, ob ein Ansegeln, Antreiben, Anstossen, Uebersegeln, Anfahren etc. stattfand, also ob beide Schiffe im Segeln begriffen oder nur das eine oder ob beide festlagen und etwa durch einen plötzlichen Sturmwind gegeneinander getrieben wurden [12]).

---

11. cf. Koch, Preuss. Recht II. § 445. Das Holl. Recht l. c, Art. 538 will eine solche Repartition nur in dem Falle eintreten lassen, „wenn „weder die Schuld noch der Zufall bewiesen werden kann und dem- „nach die Ursache des Uebersegelns, Ansegelns, Anfahrens oder Antreibens zweifelhaft ist. Ebenso das Franz. Recht. cf. Pardessus, n. 652.

12. Das Preuss. macht denn auch keinen Unterschied. Dagegen ist in manchen Seerechten ausdrücklich der Fall ausgeschlossen, dass ein segelndes Schiff ein vor Anker liegendes ansegelt (Placat Philipps II. l. c. Art. 3, Rotterdam A. O. Art. 259. Preuss. Seerecht von 1727, l. c. Art. 23), obgleich in diesen Gesetzen dann der Ansegler nur die Hälfte des dem anderen zugefügten Schadens nebst seinem vollen eigenen tragen soll; ferner der Fall, dass von zwei festliegenden Schiffen durch höhere Gewalt das eine nur losgerissen und auf das andere getrieben wird, wo entweder dasselbe gelten soll, wie im ersten Falle (Placat Philipps II, l. c. Artikel 2, Ordnung Karls V. 1551 Art. 47, Rotterdam A. O. Art. 257) oder wenigstens dann das festgebliebene zu dem Schaden des antreibenden nicht beiträgt, wenn dieses allein beschädigt wurde (Hans. Seerecht Tit. X. Art. 3). Zu diesen Modificationen in den bezeichneten Fällen scheint aber durchaus kein juristischer Grund vorzuliegen. Sie finden sich aber namentlich noch im neuesten Holländ. Rechte. Geräth darnach ein segelndes oder treibendes auf ein festliegendes Schiff durch Zufall, und ohne dass das festliegende Schiff den Zufall z. B. durch Kappen

§ 139. Art der Repartition.

Der Schaden soll also in den bezeichneten Fällen, wo überhaupt derselbe repartirt werden mag, gemeinschaftlich von beiden Schiffen getragen werden. Um aber eine wahre Gemeinschaftlichkeit zu Stande zu bringen, scheint es nothwendig, auch die Ladung mit zur Repartition hinzuzuziehen. Denn einmal ist nicht das blosse Schiff, sondern Schiff und Ladung das beschädigende Object; die Beschädigung durch das Schiff allein würde jedenfalls eine andere und in der Regel eine geringere gewesen sein, wenn nicht die Ladung mit ihrer Wucht mitgewirkt hätte. Ferner darf man geradezu behaupten, dass ohne die Ladung das Schiff in dem Augenblicke der Beschädigung gewiss nicht gerade an demselben Orte sich befunden haben würde, also der Schaden gar nicht hätte passiren können, denn das Schiff ohne Ladung wäre entweder schneller oder auch langsamer gesegelt. Endlich findet ja überhaupt nach Seerecht eine gewisse Gemeinschaft zwischen Schiff und Ladung statt, die namentlich hier zur Geltung zu bringen, den Grundsätzen der Billigkeit angemessen erscheint. Dahin geht auch die keineswegs bloss auf Havariegrosse zu beziehende Parömie: Die auf einem Schiffe zur See sind, sind gleich reich [13]).

Ferner scheint aber die wahre Gleichheit mit Nothwendigkeit zu fordern, dass man bei der Repartition des beiderseitigen Schadens auf die Grösse des Schiffes und auf die Quantität der Ladung Rücksicht nehme und den Schaden von Schiff und Ladung auf beiden Seiten nach Verhältniss ihres Werthes repar-

---

der Taue verhindern konnte, so trägt das segelnde oder antreibende die Hälfte von dem Schaden des anderen Schiffes und dessen Ladung und seinen eigenen allein ganz, Art. 540.

13. Vergl. Pöhls l. c. S. 787 ff., dem wir hier im Allgemeinen folgen können, obgleich er auch manches Sonderbare vorbringt. Dagegen schliessen die meisten anderen Autoren die Ladung von der Repartition aus. Vergl. Cleirac, us et coutumes ad Art. 14. des rôles d'Oléron; Valin, ad Art. 10 tit. des avaries pag. 167; Emerigon, l. c. tom. I. chap. 12. sect. 14. n. 1. (p. 418); Benecke, System III. S. 441 ff.; Azuni l. c. p. 9; Boulay-Paty l. c. IV. p. 503; Piantanida, l. c. p. 47 n. 16; Pardessus, l. c. n. 652.

tiren lässt. Denn abgesehen davon, dass gerade das grosse und schwer beladene Schiff in der Regel dem kleineren und leeren den grösseren Schaden zufügen, folglich auch mit Recht mehr contribuiren müsse, so ist es überhaupt fundamentale Ansicht im Handel und Verkehr, die Sachen nach ihrem materiellen Werthe zu betrachten und scheint kein Grund vorhanden, hier eine Abweichung eintreten zu lassen.

Eine Theilung zur Hälfte nach gleichen Theilen für jedes Schiff, abgesehen von seiner Grösse und seiner Ladung, würde zur grössten Unbilligkeit führen, indem hier gerade das kleinere, zumeist am meisten beschädigte Schiff den grössten Theil des Schadens tragen müsste. Auch ist nur die Grösse nicht der Geldwerth des Schiffes festzuhalten, und scheint es der Billigkeit angemessen, dass die Ladung nur nach einer ungefähren Schätzung und mehr nach ihrer Quantität und Schwere, denn nur nach dieser Seite hin bewirkt die Ladung die Beschädigung mit, — als nach ihrem eigentlichen Geldwerthe contribuire. Das Gegentheil würde zu Absurditäten führen und z. B. ein Schiff, das einige Kisten Goldstaub oder einige Kästchen Edelsteine an Bord hätte — etwas was doch in Bezug auf die Grösse des bewirkten Schadens völlig wirkungslos gewesen ist, mehr oder weniger zur alleinigen Tragung des Schadens verdammen. Ich würde also etwa als Regel aufstellen, dass Schiff und volle Ladung unter sich den Schaden zur Hälfte theilen und so im Verhältniss eine halbe Ladung nur zu einem Viertel hinzugezogen werde. Also würde die Berechnung so sein: Erst ist die Grösse der Schiffe festzustellen und darnach der Schaden unter beide zu vertheilen; sind beide voll oder halb oder gar nicht oder überhaupt gleich geladen, so ist darauf bei der Berechnung des gemeinschaftlichen Schadens weiter keine Rücksicht zu nehmen, doch ist der auf das Schiff jeder Part fallenden Antheil zur Hälfte resp. ein Viertel etc. der Ladung aufzulegen. War von zwei gleich grossen Schiffen nur eins beladen, so trägt dies zwei Drittel des Schadens, den es mit seiner Ladung wieder theilt. War das eine halb, das andere ganz beladen, so ist nach Verhältniss weiter zu bestimmen, wie repartirt werden solle. Die Rechnung ist nach den gegebenen Factoren leicht.

Diese von uns aufgestellte Theorie von der Repartition scheint nun allerdings, wie wir zu beweisen versucht haben, der Natur des Seeverkehres durchaus angemessen, doch ist sie in

keinem neueren oder älteren Seerechte consequent durchgeführt, sondern es ist dieselbe überall nur theilweise adoptirt und sind ihre Consequenzen überall nicht gezogen. Die Seerechte sind überhaupt in Bezug auf die Lehre von der Ansegelung und speziell in Bezug auf die Repartition des dadurch entstandenen Schadens sehr unausgebildet und weichen hier sehr von einander ab, ja stellen die verschiedensten Sätze auf.

Einige Seerechte nämlich vertheilen den Schaden bloss über die Schiffe, ohne die Güter an der Repartition Theil nehmen zu lassen, wie das Hans. Seerecht l. c. Art. 2; Ordnung Karls V. 1551 Art. 46; Placat Philipps II. l. c. Art. 1; Preuss. Seerecht von 1727 l. c. Artikel 21 und 28; sowie nach neuestem Preuss. und nach Französ. Rechte. Andere lassen ihn über Schiff und Ladung vertheilen und zwar entweder unbedingt (Rotterdam A. O. Art. 255, sowie das neueste Holl. Recht l. c. Art. 536. 38) oder nur in dem Falle, dass auch die Güter Schaden genommen (Seerecht von Oléron Art. 14, von Wisby Art. 27. 68). Ferner die, welche bloss die Schiffe beitragen lassen, weichen wieder von einander ab, indem einige sie im Verhältniss zu ihrem Werthe beitragen (consolato del mare, c. 197 in f.; Hans. Seer. Titel X. Art. 2), andere aber stets die Hälfte bezahlen lassen (Preuss. Seerecht von 1727 cap. IX. Art. 21; Placat Philipps II. l. c. Art. 3; Ordnung Karls V. Artikel 46 und neuestes Preuss. Recht l. c. § 1911, 12, 16, 23, 26). Wo aber die Ladung den Schaden mitträgt, wird dieser bald wie eine Havariegrosse über beide Schiffe mit ihren Ladungen vertheilt (Rotterdam A. O. Art. 255), bald trägt jedes Schiff mit seiner Ladung die Hälfte des Schadens beider Schiffe (Oléron Seerecht Art. 14 und zum Theil neuestes Holl. Recht l. c. Art. 540) etc.

§ 140. Bestimmung des Schadens.

Die Seerechte enthalten darüber nichts Besonderes und muss man demnach auf allgemeine Rechtsgrundsätze von Deckung des Schadens zurückgehen. Bei culposer und doloser Ansegelung wird man den Verletzer unbedingt zur Leistung des gesammten Interesses für verpflichtet halten, also ist nicht bloss das damnum emergens, sondern auch das lucrum cessans und id quod interest zu prästiren, wenigstens insoweit, als eine mittelbare

Folge der culposen Thätigkeit vorliegt und dem Verletzten der entgangene Gewinn zugleich sicher und gewiss war[14]), was man von einer noch zu erwartenden, wenn auch bereits versprochenen späteren Fracht nicht behaupten kann, so dass also z. B. diese nicht zu prästiren wäre.

Dagegen scheint es der Billigkeit und den allgemeinen Principien des Rechtes angemessen, im Falle zufälliger oder ihr gleich geachteten Ansegelung nie mehr Schaden in Anschlag zu bringen, als gerade den Schiffen unmittelbar durch die Ansegelung zugefügt worden ist, so dass also hier nicht das gesammte Interesse, nicht das lucrum cessans in Anrechnung gebracht werden darf.

§ 141. Verhaftung für den Schaden.

In Uebereinstimmung mit anderen Instituten des Seerechts und gemäss der Natur des Seeverkehres und speziell seerechtlicher Verhaftungen wird bei Ansegelungen zunächst Schiff und (soweit letzteres Particularrechte anerkennen) Ladung nach altem und neuerem Seerecht als für den Schaden haftend angesehen. Dem Rheder und resp. den Abladern bleibt nichts übrig, als den Schiffer wegen culposer oder doloser Ansegelung nachträglich

---

14. cf. das Römische Recht: L. 44 pr. D. 1. 2, sowie § 107. 4. 3. — L. 1. pr. L. 21. § 3. D. 19. 1. — L. 29. § 3. L. 23. § 2. D. 9. 2. — L. 11. D. 10. 4. Siehe Mackeldey, Lehrbuch des heutigen Röm. Rechts (12. Aufl. Giessen 1842, 2 Bde.) II. § 343. — Pöhls hält die Analogie des Römischen Rechts in dem daselbst vorkommenden Falle, dass ein Schiff die Netze der Fischer zerreisst (L. 29. § 3 D. de lege Aquil. 9. 2) fest und behauptet, dass analog bei der Ansegelung nur der ganz gewisse, directe, unmittelbar durch die Ansegelung bewirkte Schaden in Anschlag zu bringen sei, wie ja nach Röm. Rechte nur die Netze, nicht die möglicher Weise entgangenen Fische zu ersetzen seien. Indessen dort im Röm. Rechte wird auf dolus und culpa nicht besonders Rücksicht genommen und sodann ist die Möglichkeit des Fischfanges allerdings etwas ganz Unbestimmtes, obwohl man nach jetzigen Begriffen den Fischern wenigstens noch ein Tagelohn würde zahlen müssen.

auf Ersatz zu belangen[15]; doch lässt das Hans. Seerecht l. c. Art. 2 die Klage gegen den Rheder erst dann zu, wenn der Schiffer den Schaden zu ersetzen unfähig ist und Preussische, Franz. und Holl. Rechte sprechen gleichfalls wörtlich nur von einer Verhaftung des Schiffers, ohne aber wohl stillschweigend den Rheder ausschliessen zu wollen. Nach Französ. Rechte (l. c. Art. 407) lässt aber den Schiffer oder Rheder Pardessus n. 652 nichtsdestoweniger verhaftet sein und ich halte das auch für Preuss. und Holl. Recht. Es scheint allerdings, als ob nach den neueren Seerechten eine Hinneigung zu der Ansicht vorwiege, dass allemal erst der schuldbare Schiffer zu belangen sei und erst im Falle dieser nicht zur Stelle Befriedigung gewähre, man sich an den Rheder (das Schiff) und allenfalls die Ablader (Ladung) halten dürfe. Dabei wird der Rheder, falls ihn selbst keine Schuld trifft, nie weiter haften können als zum Belaufe des Schiffswerthes (mit Einschluss der noch nicht in sein anderweitiges Vermögen übergegangenen Fracht). Dagegen kann der Schiffer im Fall der Schuld mit seinem gesammten Vermögen verantwortlich gemacht werden. Auch versteht es sich von selbst, dass auch die Ablader nur mit der Ladung verhaftet sind.

Es scheint ferner nach den Seerechten, als ob der Ablader (die Ladung) überhaupt nur dann verhaftet sei, wenn der Schaden durch zufällige Ansegelung stattgefunden habe, indem allerdings die Ablader wegen culposer Handlungen des Schiffers überhaupt nicht nach Seerecht für verantwortlich zu halten sind und hier kein genügender Grund zu einer Ausnahme vorzuliegen scheint[16].

---

15. Das Römische Recht ist unpraktisch; es lässt hier nur Schiffer und Schiffsvolk verhaftet sein. — Siehe Seerecht von Wisby Art. 47, der Hansa, Titel X. Artikel 4. Altes Preussische Seerecht 1727 cap. IX. Art. 21. Placat Philipps II. tit. cit. Art. 3. Ordnung Karls V. 1551 Art. 49.

16. Die Seerechte erwähnen wenigstens meist ausdrücklich nur das Schiff, so Hanseatisches Seerecht Titel X. Art. 2. Preussisches Seerecht von 1727 cap. IX. Art. 20. 21.

§ 142. Beweis in Ansegelungsfällen[17]).

Dieser kann allerdings durch jede mögliche Art von prozessualischen Beweismitteln geführt werden. Doch ist in der Regel die Verklarung das eigentliche Beweisdocument. Dabei wird als Regel aufzustellen sein, dass die Verklarung des einen Schiffes gegen den anderen insofern einen unbedingten Beweis liefert, als sie mit dessen eigenen und seiner Schiffsleute und Passagiere Erklärung und besonders Verklarung übereinstimmt. Bei Verschiedenheiten und Lücken haben die Richter auf Ergänzungen und Berichtigungen, soweit solche möglich sind, bedacht zu sein. Je grösser der Widerspruch der beiderseitigen Verklarungen, desto weniger ist das eine oder das andere als Beweismittel von Bedeutung. Siehe § 66.

Der Gebrauch hat gewisse Vorschriften eingeführt[18]), nach welchen sich in zweifelhaften Fällen bestimmen lässt, ob das Zusammenstossen als zufällig angenommen oder einem der Kapitäne oder beiden zugeschrieben werden kann. Wenn nämlich 1) zwei Schiffe in den nämlichen Hafen einlaufen wollen, so muss dasjenige, das weiter davon entfernt ist, abwarten, bis das ihm vorausgehende im Hafen eingelaufen ist, und stossen sie zusammen, so wird der Schaden dem Zuletztkommenden zugeschrieben, wenn er nicht beweist, dass von seiner Seite kein Versehen begangen wurde. — 2) Beim Zusammentreffen zweier Schiffe muss das kleinere dem grösseren weichen. — 3) Das aus einem Hafen segelnde Schiff muss dem einlaufenden ausweichen. — 4) Dasjenige, welches dem auslaufenden nachfolgt, wird angesehen, als habe es das ihm vorangegangene angesegelt. — 5) Die Präsumtion ist gegen das Schiff, das während der Nacht unter Segel geht und nicht den Tag zuvor aus dem Hafen legt. — 6) Das Schiff, das mit vollen Segeln fährt, wird angesehen, als habe es durch Verschulden seines Kapitains dasjenige angesegelt, welches, da es beigelegt oder vor Anker lag, nicht

---

17. Darüber verbreitet sich weitläufig Pöhls l. c. Seite 794—97. Vortreffliche Notizen bei Pardessus n. 652.

18. cf. Pardessus l. c. n. 653, der diese Vorschriften, sowie sie hier folgen, angiebt.

ausweichen kann, sogar wenn der Equipage dieses Schiffes zugerufen wurde, den Anker zu lichten und es auf die Seite zu schaffen, sie aber aus Mangel an Zeit, aus Furcht vor einer grösseren Gefahr oder aus irgend einem anderen legitimen Grunde dem Zuruf nicht entsprechen konnte, z. B. schon weil ein zu kleiner Theil der Mannschaft auf dem Schiffe war, um das verlangte Manoever auszuführen. — 7) Wenn das Schiff im Hafen schlecht, unvorsichtig hingelegt ist oder die vorgeschriebene Distanz nicht beobachtet wird. — 8) Wenn das Schiff ferner an einem Orte festgemacht ist, der zu diesem Zwecke nicht dienlich ist, oder wenn es schlecht festgemacht ist, oder wenn dessen Taue nicht hinreichend sind, oder wenn es ohne Wächter gelassen wurde. — 9) Ebenso verhält es sich mit demjenigen Schiffe, das keine Ankerboie hat etc.

Nach manchen Seerechten ist ausdrücklich eine kurze Frist vorgeschrieben, innerhalb welcher die Ansprüche wegen Ansegelungen geltend gemacht werden müssen. Es ist das vernünftig. Die Unfälle zur See sind so häufig, dass ein Schiff, nachdem es von einem anderen angesegelt worden ist, in einem ziemlich kurzen Zeitraum andere Havarien erleiden kann, deren Ursache der Kapitain leicht verheimlichen und als eine directe Folge der Ansegelung ausgeben möchte. Pardessus l. c. Das Franz. Recht l. c. Artikel 435. 36 scheint hierüber die besten Bestimmungen zu enthalten. Jede Klage auf Ersatz wegen des durch Zusammenstossen erlittenen Schadens, dessen Autor gekannt und culpos ist, oder auf Contribution wegen eines zufälligen Zusammenstossens, ist darnach erloschen, wenn sich das Ereigniss an einem Orte zugetragen hat, wo der Schiffer die Sache gerichtlich anbringen konnte, aber 24 Stunden verstreichen liess[19]), ohne eine Reclame einzuleiten, oder wenn auf diese Reclame nicht binnen Monatsfrist, von ihrem Datum an gerechnet, eine gerichtliche Klage erfolgt ist. Pardessus l. c. lässt bei Ansegelungen an einem anderen als dem bezeichneten Orte

---

19. Nach Preussischem Recht l. c. § 1931. 32, 1840 ff. muss der Schiffer, wenn der Unglücksfall im Hafen oder vor Anker in der Nähe eines Ortes geschehen ist, binnen 48 Stunden nach dem Ereignisse, bei Verlust seines Rechts, bei dem zuständigen Gerichte auf Untersuchung antragen etc.

(besonders auf offener See) die vierundzwanzigstündige Reclamefrist mit Recht erst von dem Augenblicke der Ankunft des Schiffes laufen, gegen welches der Schiffer klagt. Doch wird man, wie das Preussische Recht l. c. ausdrücklich vorschreibt, verlangen, dass der Schiffer überall im nächsten Hafen, wo er einläuft, seinen durch die Ansegelung erlittenen Schaden verklare.

Uebrigens müssen natürlicher Weise die gewöhnlichen Vorschriften über die Verjährung und die Ursachen, die sie suspendiren oder unterbrechen können, beobachtet werden. Pardessus l. c.

§ 143. Analoge Fälle.

Siehe bereits § 68 S. 181 einen solchen Fall. Wir wollen hier nur noch einige besondere Bestimmungen des Holländischen Handelsgesetzbuches (Art. 541 ff.) herstellen, welche sich durch die Natur der Sache selbst als gemeinrechtlich zu empfehlen scheinen.

Ist ein Schiff treibend geworden und auf die Taue eines dabei vor Anker liegenden Schiffes getrieben, und hat der Schiffer des ersteren Schiffes die Taue des letzteren gekappt, wodurch dieses von seinen Ankern abgekommen und Schaden oder auch völligen Schiffbruch gelitten hat, so ist jenes treibend gewordene Schiff gehalten, dem anderen Schiffe und dessen Ladung den ganzen Schaden zu ersetzen. cf. Art. 541.

Liegen Schiffe in einem Hafen ordnungsmässig vor ihren Ankern oder fest in einer Lage und beschädigen sie nun, ohne von den Ankern abzugerathen oder treibend zu werden, durch ein wachsendes oder hohles Wasser, oder durch Sturm oder anderen Zufall von hoher Hand, die zunächst liegenden Schiffe durch Anstossen und Reiben: so wird ein solcher Schaden, als ein besonderes Unglück, füglich durch das beschädigte Schiff allein zu tragen sein. cf. Art. 542.

Sitzt ein Schiff auf dem Grunde, ohne weichen zu können, so hat der Schiffer das Recht, zur Zeit der Gefahr, von einem nahe liegenden Schiffe zu fordern, dass selbiges seine Anker lichte oder sie nöthigen Falls kappe und ausweiche, unter der

Bedingung, dass das nahebei liegende Schiff solches thun könne, ohne sich selbst einer Gefahr auszusetzen und dass demselben der durch solches Weichen oder Kappen verursachte Schaden ersetzt werde. Der Schiffer aber von dem nahebeiliegenden Schiffe, der in solchem Falle sich geweigert hat oder nachlässig darin gewesen ist, dem Verlangen Genüge zu leisten, muss den dadurch verursachten Schaden erstatten. Art. 543.

Alle Schiffer, deren Schiffe vor Anker liegen, können für den ganzen Schaden in Anspruch genommen werden, der dadurch entstanden, dass sie versäumt haben, eine Boie oder ein Ankerholz auf ihre Anker zu stecken; sie müssten denn beweisen, dass selbige ohne ihre Schuld abgekommen wären und sie selbige noch nicht wieder hätten herstellen können.

Kapitel III.

Schiffbruch, Strandrecht, Bergung.

Literatur. Pöhls, l. c. S. 892 ff. Abbott part. IV. chap. XI (6), S. 492—530. Kent, l. c. lect. 47. n. 10. S. 245 ff.[1]

§ 144. Begriff und Arten des Schiffbruches.

Unter Schiffbruch versteht man, gleichgültig ob Schuld oder Zufall den Zustand herbeiführte, denjenigen Zustand eines Schiffes, wodurch die Fortsetzung einer Reise von dem Orte

---

1. Spezialliteratur: Kettler, praeside, Kempfer, de iure appulsus, vom Strand- oder Grundruhrrecht (Jena 1680); — Scheele, de iure naufragii colligendi (Argent. 1674); — Engelhagen, praeside Schleenstein, de compendio naufragiorum (Wittenberg 1677); — Gerdesius, de naufragiis etc. (Greifswald 1681); — Melchior, de naufr. (Giessen 1701); — Rhode, praes. J. S. F. Boehmer,

des Unfalles unfähig gemacht wird. Man unterscheidet aber zwei Arten des Schiffbruches[2]): 1) der absolute Schiffbruch (le naufrage absolut) ist derjenige, wodurch ein Schiff durch die Gewalt der Elemente auf offenem Meere, also ohne dass es das Ufer berührt, gänzlich zu Grunde geht, so dass nur die Trümmer davon auf der Oberfläche schwimmen. Dies ist denn Schiffbruch im eigentlichen Sinne, wodurch die Mannschaft absolut zum Verlassen (Abandon) des Schiffes genöthigt wird, wenn nicht, was häufig genug in einem solchen Falle geschieht, die ganze Mannschaft zugleich mit dem Schiffe zu Grunde geht, das Schiff mit Mann und Maus, wie man zu sagen pflegt, untergeht, indem vielleicht nicht einmal Zeit oder Gelegenheit zur Rettung in den Booten möglich war oder auch diese noch untergehen.

Ein Schiff kann aber 2) wenn es auf eine Untiefe, auf Klippen stösst, oder auf den Strand geräth, ganz oder in seinen wesentlichen Theilen so bedeutend beschädigt wird, dass es durch die Heftigkeit des Stosses eine Oeffnung bekommt und

---

de servaticio quod vulgo Bergelohn vocant (Halle 1743); — G. C. H. Dreyer, Specimen iuris publ. Lubec. — — circa inhumanum ius naufrag. (Bützow und Wismar 1762); — J. Schuback, de iure littoris, vom Strandrechte (Göttingen 1750 in 4.); Derselbe, commentarii de iure littoris; vom Strandrechte (Hamburg 1751 in F.) und dies letztere Werk deutsch herausgegeben unter dem Titel: Vom Strandrechte. J. T. J. Schuback's Abhandlung vom Rechte des Strandes, aus dem Lat. übersetzt (von M. A. Wodarch). Auf Kosten der Deputation des Hamburg, Commercii. herausgegeben von J. C. Greilich. 2 Theile in 4. und Verbesserungen und Zusätze nebst Beilagen und Kupfern zum ersten Theile (Hamburg 1767, 1681); — J. G. Büsch, Darstellung des in den nördlichen Gewässern üblichen Strandrechts (Hamburg 1798); — v. Cancrin, Abhandl. von dem Wasserrecht (Halle 1800) Bd. III. Abh. 13, S. 101. — Alewyn, de iure rerum naufragarum, inprimis secundum leges belgicas hodiern. (Amsterdam 1824); — Wiarda, ostfriesische Geschichte, V. S. 258 ff. — Besonders wichtig ist die geschichtliche Uebersicht des Strandrechts, welche Pardessus am Ende jedes Abschnittes seiner Collection liefert.

2. Französische Declaration vom 15. Juni 1735. Pardessus, n. 840.

mit Wasser angefüllt wird, ohne dass es desshalb gänzlich untergeht oder zertrümmert wird. Dies nennt man Scheitern, Stranden mit Scheiterung (échouement avec bris)[3]). Dieser Unfall versetzt das Schiff in die physische Unmöglichkeit, die Fahrt fortzusetzen, und reducirt es so, dass es nur aus einer Masse von Materialien besteht, die mehr oder minder gut zusammenhalten und nicht mehr als ein Schiff angesehen werden könne, weil man es eher erbauen als repariren müsste. Einen solchen Seeunfall bezeichnet man als präsumirten Schiffbruch (naufrage présumé). Das Schiff ist dann mehr oder weniger ein blosser Wrack und bleibt es, wenn es auch nachträglich, nachdem die Mannschaft es wegen des bezeichneten Zustandes verlassen hatte, wieder von den Wellen flott gemacht worden ist und ein Spiel der Wogen in der See umhertreibt. Die Mannschaft hat aber in solchem Zustande des Schiffes das Recht, dasselbe in den Böten oder auf irgend eine andere Weise zu verlassen (abandonniren), falls sie das Leben durch längeren Aufenthalt in Gefahr glaube. Doch ist das Schiffsvolk auch hier den Anordnungen des Kapitains Gehorsam zu leisten schuldig, obgleich es gewiss Niemandem verwehrt werden dürfte, noch länger auf dem Schiffe zu bleiben, wenn Kapitain und sonstige Mannschaft es verlassen.

Wird das Schiff weniger stark als selbst im Falle n. 2. beim Stranden beschädigt, also bleibt es nur zeitweilig auf einer Klippe oder Sandbank sitzen, wird es wieder flott, vermögen die Pumpen das Sinken des Schiffes zu hindern, sind nur Maste und Segel etc. vernichtet, kurz, wenn nur das Schiff trotz seines Strandens noch weitersegeln und die Mannschaft darauf bleiben kann, so spricht man noch nicht von Schiffbruch, sondern von

---

3. Pöhls Unterscheidungen sind richtig nach dem sprachlichen Standpunkte, doch nicht von juristischem Werthe. Er nämlich S. 915 unterscheidet: Schiffbruch, Scheiterung und Strandung. Schiffbruch sei jeder ganze oder theilweise Untergang des Schiffes, dieser entstehe nun durch Alter desselben oder durch Seeunfälle irgend einer Art. Scheitern im engern Sinne sei, wenn ein Schiff auf Klippen oder Untiefen stösst, und dadurch zerbricht; Strandung dagegen, wenn ein Schiff auf den Strand (d. h. auf das Ufer des Meeres, soweit dieses bei hohen Fluthen vom Wasser bedeckt ist) oder Untiefen geräth und festsitzt.

Seeunfall, Seeschaden, auch wohl von Havarie im Allgemeinen.

Im Falle des Schiffbruches ist nun Kapitain und Mannschaft verpflichtet, soviel als irgend möglich von dem Schiffe und der Ladung zu retten. Ferner sollen namentlich die Schiffspapiere und die kostbarsten Gegenstände der Ladung (als Geld, Gold, Silber, Edelsteine, wichtige Staatsdepeschen etc.) vor Allem gerettet werden. Doch sind billiger Weise überall Zeit und Umstände des Schiffbruches zu berücksichtigen, wenn man den Schiffer wegen Nichtrettung selbst solcher Effecten verantwortlich machen will.

Es hat aber der Schiffer, soweit es angeht, sich nach dem nächsten Lande zu begeben, um dort alles Mögliche zu thun, um von den Trümmern des Schiffes oder von der Ladung zu retten. Es dürfen dazu namentlich fremde Leute engagirt oder aufgemuntert werden. Ist ein Schiff in der Nähe des Ortes des Schiffbruches, so hat der Kapitain, soviel es angeht, dieses um Hülfe zu rufen. Von der Pflicht des anderen Schiffes zur Hülfeleistung ist bereits § 68 gesprochen. Haben Schiffer und Mannschaft aus allzu grosser Furcht das Schiff zu früh abandonnirt und wird dasselbe nachträglich wieder seetüchtig und vielleicht von Fremden in einen Hafen gebracht, so kann man desshalb an sich Schiffer und Mannschaft noch nicht verantwortlich machen, falls nicht eine Verrätherei nachgewiesen wird und falls nur die Umstände der Art waren, dass eine für das Leben der Mannschaft wohlbegründete Furcht bei fernerem Verweilen auf dem Schiffe vorlag, was allerdings zugleich nur aus der Verklarung und aus der nachträglichen Vernehmung der Mannschaft und Passagiere erhärtet werden kann. Jedenfalls ist ein solcher Schiffer verdächtig.

Das Retten von Theilen des Schiffes oder auch von dem ganzen Wrack oder von der Ladung oder von Theilen derselben nennt man Bergen, Bergung. Die Bergung soll möglichst unter der Aufsicht und Leitung des Schiffers geschehen, und selbst auf den Fall, dass, wie dies gewöhnlich ist, die Bergung unter Aufsicht von öffentlichen Behörden geschieht, kann man den Schiffer oder den nächst Commandirenden (nach Abgang des Schiffers durch Tod etc.) von der Pflicht zu solcher Aufsicht und überhaupt zur Wahrung der Rechte der Rheder und Ablader nicht freisprechen.

Es hat aber der Schiffer über das ganze Ereigniss des Schiffbruches eine Verklarung sobald als möglich aufnehmen zu lassen, ferner die geborgenen Güter in gehörigen Gewahrsam bringen zu lassen und endlich so schleunig als möglich Rheder und Ablader von dem Geschehenen und Gethanen zu unterrichten. Ist ein Correspondent der Rheder oder resp. der Ablader in der Nähe, so hat der Schiffer möglichst sich mit diesem in Vereinbarung wegen der geborgenen oder zu bergenden Güter zu setzen.

Wegen der rechtlichen Folgen in Betreff der durch den Schiffbruch entstehenden Schäden an Schiff und Ladung wird unter dem Kapitel von der Havarie gehandelt werden und ist neben diesen zugleich auf die folgenden vom Strandrecht handelnden Paragraphen zu verweisen. Hier soll nur Folgendes kurz bemerkt werden.

Geschah der Schiffbruch absichtlich zum gemeinsamen Besten von Schiff und Ladung, so ist der Fall der Havariegrosse vorhanden. Geschah der Schiffbruch durch Zufall oder Schuld von Jemand, so ist im Allgemeinen derselbe zur Havarie particulär zu rechnen. Im Falle des Zufalles tragen die Eigner des Schiffes und die Interessenten der Ladung jeder für seinen Antheil die Verluste und Verschlechterungen, die ihrem resp. Eigenthum zustossen, und es verbleiben ihnen die Reste, die davon geborgen werden, nach Abzug des Berglohns.

Entsteht der Schiffbruch durch Bosheit, Nachlässigkeit oder Unwissenheit des Kapitains oder seines Stellvertreters, so dürfen die Rheder und Ablader gegen diese auf Schadenersatz klagen.

Beweisen die Ablader, dass der Schiffbruch daher entstanden sei, dass das Schiff vor Antritt der Reise nicht gehörig im Stande gewesen, z. B. nicht gehörig ausgebessert, nicht mit dem gehörigen Geräthe, nicht mit der nöthigen Mannschaft ausgerüstet gewesen sei, so ist der Rheder verbunden, allen Schaden zu ersetzen, den die Ladung durch den Schiffbruch erlitten hat. Auch wird man den Rheder hier persönlich mit seinem ganzen Vermögen für verpflichtet halten müssen, wenn er nicht nachweist, dass er in entschuldbarer Unwissenheit wegen der Seeuntüchtigkeit des Schiffes bei der Ausreise gewesen sei. Die Haftung über den Werth des Schiffs (hier der Schiffstrümmer) rechtfertigt sich daraus, dass der Rheder hier überall in culpa sich befindet, ja von Rechtswegen sollte ein jeder solcher Rheder peinlich bestraft werden, der ein solches Schiff in See schickt,

wegen des Versuches einer widerrechtlichen Verletzung fremden Eigenthumes und wegen Gefährdung von Menschenleben (der Besatzung des Schiffes nämlich), den Fall der entschuldbaren Unwissenheit ausgenommen. Auch möchte ich einem pflichtvergessenen Rheder in solchen Fällen nie den Regress gegen den Kapitain gestatten, denn es würde hier immer eine Klage ex turpi causa vorliegen. Der Kapitain aber, der mit einem solchen seeuntüchtigen Schiffe unter Segel gegangen ist, ist allemal in culpa und kann sich auf keine Weise entschuldigen, denn er musste als ein pflichtgetreuer Schiffer vor der Abreise allemal erst genau untersuchen. Gegen ihn können die Schiffbrüchigen in solchem Falle überall direct auf volle Entschädigung klagen und sollte er von Rechtswegen überall peinlich bestraft werden[4]).

§ 145. Vom Strandrecht im Allgemeinen[5])

Unter Strandrecht (ius litoris) versteht man im weiteren Sinne die Befugniss, von dem Strande auf jede mögliche Art Nutzen zu ziehen und zwar denkt man jetzt dabei vorzugsweise an die Befugnisse des Staats in dieser Beziehung, z. B. zur Bernsteinfischerei (wie in Preussen) etc.

Im engeren und gewöhnlichen Sinne begreift man aber unter dem Ausdruck Strandrecht das Recht, sich der schiffbrüchigen Güter zu bemächtigen, um sie entweder dem Fiscus zuzueignen oder, was jetzt als Regel betrachtet werden darf, da nur im Falle, dass sich kein Eigenthümer binnen einer bestimmten Frist meldet, die Güter dem Fiscus anheimfallen, — dem Eigenthümer gegen ein Berglohn zurückzugeben. Im Deutschen nennt man es wohl auch Grundruhrrecht[6]), obwohl sich dies eigentlich auf das besondere Recht des Ufer-

---

4. Vergleiche besonders Spanisches Handelsgesetzbuch. Abschnitt: vom Schiffbruch Art. 982. ff.

5. cf. besonders Pöhls, S. 892—95, der hier gut spezificirt.

6. In lateinischen Urkunden laganum genannt. Muratori, antiquitates Ital. tom. II. p. 14. Fischer, Geschichte des Deutschen Handels I. S. 428. Auch kommen die Ausdrücke: Fahrrecht, Seetriften vor. Die Franzosen sind reich an Namen dafür, doch heisst es gewöhnlich droit de côte, droit de bris.

eigenthümers bezog, die auf Flössen gestrandeten Güter als Eigenthümer zu behalten (was dazu jetzt unpraktisch ist), während das Strandrecht an Meeresufern geübt wird.

Es ist aber darunter begriffen:

1) Das Recht, sich der gestrandeten und gescheiterten Schiffe (§ 144), sowie der darin geladenen Güter zu bemächtigen. Dies steht jetzt in der Regel nur dem Fiscus zu und übt es auch dieser nur in gewissen Fällen.
2) Das Bergungsrecht. Dieses besteht in dem, in der Regel jetzt nur dem Staate zuständigen Rechte, schiffbrüchige Güter, besonders gestrandete Schiffstrümmer oder Waaren der Gefahr zu entreissen und einen Theil derselben zu behalten, oder wenigstens für die bewerkstelligte Rettung eine Belohnung zu fordern.
3) Das Recht an Sachen, die das Meer an das Ufer warf, wie Seegewächse, Fische, Muscheln, Korallen, Bernstein, sowie Trümmer gescheiterter Schiffe oder deren Ladungen, welche letztere im engeren Sinne mit dem Namen Wrack bezeichnet werden, da man sonst unter dem franz. Ausdruck varech oder vraicq alle hier genannten Gegenstände versteht [7]. Darunter begreift man auch nicht selten das Recht auf die Leichname verunglückter Menschen und namentlich auf deren Kleider und begriff im Mittelalter darunter die Befugniss, gestrandete Menschen als Hörige zu behandeln.
4) Das Grundrecht, Strandgeld. Dies ist das Recht des Herren des Grundes, von einem gestrandeten Schiffe eine gewisse Abgabe zu fordern und ist eigentlich das Strandrecht in seiner mildesten Gestalt. Die Abgabe ist als eine

---

7. cf. Ordonnance 1681. tit. de la coupe de varech (IV. 10). — Die Engländer begreifen unter wreck dreierlei Güter: Flotson, jetson und lagan. Der General treatise of the dominion of the sea (S. 669 der dritten Auflage) sagt darüber: 1) Flotson is when the ship being sunk the goods float above water. 2) Jetson is when goods are cast into the sea, to lighten the ship, and notwithstanding thereof the ship perisheth. 3) Lagan is when heavy goods are cast into the sea before the perishing of the ship, and by the prudence of the master and mariners have a buoy or other sea-mark made fast to them, whereby they may the more easely be directed to the place where they are.

Beisteuer zu den Kosten der Erhaltung des Strandes, sowie auch als eine Entschädigung für den durch gestrandete Schiffe den Uferbauten zugefügten Schaden zu betrachten.

5) Der Seefund oder die Seetriften, franz. choses flots, engl. floatson. Dies ist das Recht des Herren des Ufers, auch wohl des ersten Finders, alle sub 3. genannten, auf dem Meere treibenden Sachen an sich zu nehmen.

6) Das Recht an herrenlosen, ans Ufer gekommenen Sachen. Als herrenlos wird jetzt aber nur solches Gut angesehen, zu welchem sich innerhalb einer nach den verschiedenen Particularrechten verschieden bestimmten Frist kein Eigenthümer findet. Der Erwerber ist aber in der Regel gegenwärtig der Fiscus, der dem Finder etc. nur gewisse Procente oder ein Bergelohn abgibt.

7) Endlich versteht man unter Strandrecht auch die Jurisdiction in Strandsachen.

§ 146. Geschichtlicher Ueberblick [8]).

Im vorigen § sind zum Theil Begriffe in Bezug auf das Strandrecht erörtert, welche nur noch von historischer Bedeutung sind, indem sie in der Gegenwart durchaus keine praktische Verwirklichung mehr erhalten. Wir mussten aber auch diese Begriffe feststellen, weil es zum Verständniss der gegenwärtigen Praxis des Strandrechts zu führen scheint. Ja wir glauben zu diesem Behufe noch folgende historische Uebersicht der allmäligen Entwicklung des Strandrechts geben zu müssen.

Das Strandrecht in dem Sinne, dass der Staat oder der Ufereigenthümer oder auch der erste Finder sich schiffbrüchiger Güter als seines Eigenthumes bemächtigen dürfe, gleichviel, ob die Eigenthümer oder Schiffsleute des schiffbrüchigen Gutes dabei sind oder nicht, ist sehr alt und im sog. Alterthume gewiss von allen barbarischen Völkern geübt worden, ja selbst von Griechen und Römern. Musste doch der Kaiser Antoninus (nach Anderen Constantinus) noch ein Gesetz (L. c. C. de

8. Ausser der namentlich am Ende von Note 1. dieses Kapitels genannten Literatur verweise ich noch besonders auf Pöhls, S. 895 ff.- der hier ziemlich umständlich ist.

naufrag. XI. 5) [9]) erlassen, worin dem Fiscus untersagt wurde, sich der schiffbrüchigen Güter anzumassen.

Sodann wurde das Recht im Mittelalter von allen christlichen Seestaaten und zum Theil auf die härteste und grausamste Weise geübt. Doch scheint man es überall in alten und neueren Zeiten nur gegen Fremde und nicht gegen Volksgenossen und Staatsangehörige geübt zu haben.

Eine solche Art des Strandrechts konnte überhaupt nur so lange sich behaupten, als noch nicht der Gedanke von einer rechtlichen Verbindung der Völker und Staaten untereinander, von einem internationalen Rechtsleben sich im Verkehre der Völker Geltung verschafft hatte, also so lange das Völkerrecht noch nicht praktisch anerkannt wurde, was allerdings erst mit dem Ausgange des Mittelalters geschehen ist. Es beruht jene Art des Strandrechts auf dem bornirten Gedanken, dass alle, welche nicht zu dem nationalen oder gar localgemeindlichen Verbande gehören, an sich völlig rechtlos sind, sobald sie ohne besonderen Schutz in diesen Bereich treten. Der Strenge nach werden solche Fremdlinge hörige Leute und ihr Gut fällt den Gliedern des Verbandes anheim.

Der Gedanke des Volks-, des Staats- oder gar des Localgemeinde-Particularismus ist noch nicht überwunden. Darauf beruht die ganze Lebensanschauung des Alterthums und selbst des Mittelalters, obgleich dieses bereits die Keime zur Entfaltung des internationalen Rechtslebens enthält. Die fortwährenden Kriegs- und Raubzüge der einzelnen Völkerschaften und Reiche bezeugen es, welche zwar nicht selten in mehr zufälligen Dingen (Uebervölkerung, Ruhmsucht und Abenteuerlust eines oder mehrer Volksführer etc.) ihre äussere Veranlassung fanden, die aber tiefer ihren inneren Grund in jener Nichtanerkennung des Rechts im Verkehre mit Fremden hatten.

---

9. Es solle der Fiscus im fremden Unglück keinen Gewinn suchen, heisst es dort. Ueberhaupt ist das Röm. Recht den Schiffbrüchigen sehr günstig. Der Prätor gab gegen denjenigen, welcher von den Gütern des Schiffbrüchigen etwas entwendete, eine Klage auf das Vierfache (L. 1. § 5. D. 47. 9.) und Hadrian betrachtete ihn als Räuber (L. 7 und 12. pr. eodem). cf. L. 3. § 8. D. eodem. L. 3. § 4. 5. D. 48. 8.

Uebrigens war diese Behandlung der Schiffbrüchigen und ihrer Güter anfangs gar nicht geordnet und stand kaum unter Controle des Staats. Die Privaten übten willkürlich das Recht. Erst als die Seeküsten im Verlaufe der Zeit mehr und mehr Staatseigenthum wurden, massten sich die Regierungen (Könige, Fürsten, Herzöge, Grafen etc.) das Recht an und übten es keineswegs sofort milder. Dies geschah in den verschiedenen Europäischen Ländern zu verschiedenen Zeiten und wo es einmal geschehen, da war wenigstens die Möglichkeit und zuletzt, als die Staaten mehr und mehr im Verlaufe des 16. Jahrhunderts das Völkerrecht als Regulator für ihre Beziehungen zu fremden Staaten und deren Unterthanen anerkannten, die Nothwendigkeit gegeben, dieses alte Strandrecht als ein Schandrecht zu betrachten und aufzuheben [10].

Das Consulat der See erwähnt des Strandrechts nicht, obwohl es vom Bergelohne spricht. Dagegen eifert bereits das Oléron'sche Seerecht heftig gegen das Strandrecht, obwohl gerade in Frankreich, besonders in der Bretagne, sowie auch in der (Englischen) Normandie das Recht grausam geübt wurde.

Auch suchten sich die Staaten gegenseitig durch Verträge gegen das Strandrecht zu sichern.

In Portugal regulirten namentlich zwei neuere Verordnungen von 1774 und 1797 die Grundsätze in Strandungsfällen und in Betreff des Bergelohnes. Man ist hier sehr billig. In den Arsenälen sollen beständig Geräthe zum Retten und Bergen vorhanden sein und ist die Pflicht zur Bergung den Marineintendanten besonders vorgeschrieben, wie denn gegenwärtig wohl in allen Staaten, die nach Seerecht leben, dergleichen Verpflichtung den Staats- und Gemeindebehörden von Staatswegen auferlegt ist. — In Spanien wurde schon früh, in dem Gesetzbuche Alonzo des Weisen verordnet, dass schiffbrüchige Güter den Eigenthümern oder deren Erben zurückzugeben, also galt auch hier nicht eigentliches Strandrecht, sondern Bergung; indessen enthält selbst das neueste Handelsgesetzbuch keine besonderen

---

10. Das Canonische Recht eiferte übrigens bereits stark gegen alle Misshandlungen und Bedrückungen der Schiffbrüchigen. So sprach das Lateranische Concil (1179) Excommunication auf deren Beraubung. Cap. 3. X. de raptoribus, incend. et violator. eccles. (5. 17).

Bestimmungen über die Höhe des Bergelohnes, der also nach Uebereinkunft oder nach Billigkeit im einzelnen Falle festzusetzen ist. Die geborgenen Güter werden gerichtlich deponirt. — In Frankreich erhielt das Recht durch die vortrefflichen Bestimmungen der Ordonnanz von 1681 diejenige Gestalt, in der es jetzt[11]) noch gilt und wornach die Schiffbrüchigen und ihre Güter unter dem speziellen Schutze des Königs (jetzt 1850 wieder einmal der Republik) stehen. — In Holland erliessen bereits Karl V. 1547 und Philipp II. 1563 und 1574 die strengsten Verordnungen dagegen, die später öfter erneuert wurden; wie denn auch am 12. December 1663 die Generalstaaten, bei Gelegenheit eines speziellen Falles und auf geschehene Beschwerde der Deputirten der Stadt Amsterdam, das alte Strandrecht aufhoben und sich das Recht nur als Retorsion vorbehielten. Doch ist erst in neuesten Zeiten in Holland der Antheil des Fiscus an dem Geborgenen weggefallen. Die Bestimmungen des neuesten Holl. Handelsgesetzbuches Art. 545—68 sind vortrefflich. — In England ist das Recht lange Zeit noch in den Händen von Privatpersonen geblieben und von diesen bis ins vorige Jahrhundert arg gemissbraucht worden[12]). Jetzt ist durch die Bergungsgesetze dem wohl allgemein im Britischen Reiche abgeholfen, doch haben auch jetzt noch Privatleute besondere Rechte in Bezug auf das Strandrecht. Statut 53 Georg III. c. 87. Die neueste Acte ist vom Jahre 1846. — In Russland scheint man zu allen Zeiten das Strandrecht sehr mild geübt zu haben. — In Schweden war man in älteren Zeiten sehr grausam, doch beschränkte schon das Seerecht von 1667 das Recht der Krone an schiffbrüchigen Gütern auf Feinde und Seeräuber. Späterhin wurden zwei Gesellschaften (genannt: Taucher-

11. Doch enthalten nähere Bestimmungen das Gesetz vom 15. Januar 1735, sowie ordonnances sur les reprises v. 15. Juni 1779 u. 9. Jan. 1789 und einige andere Gesetze, die § 148 in der Note stehen.

12. Davon gibt Büsch (Bestrebungen der Völker, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun. Hamburg 1800) S. 162, sogar noch aus dem Jahre 1786 einen Beleg. Doch haben sich die Gerichte in neueren Zeiten immer dagegen erklärt, dass der Grundherr als solcher Schiffbruchgüter an sich nehmen dürfe. cf. Sutton contra Buck (Taunt reports II. p. 302; Holt, system II. p. 232).

compagnien) zur ausschliesslichen Uebung des Rechts der Bergung von schiffbrüchigen Gütern privilegirt, welche ein Bergiohn von ¼, bald von ⅙ des Werthes, bald von 6, 8, 10 oder gar 15 Procent, je nach den Umständen und Fällen erhalten. Diese Privilegien, welche 1827 auf unbestimmte Zeit erneuert sind, sind drückend und zogen z. B. von Seiten Preussens Repressivmassregeln gegen Schweden nach sich[13]). Auch werden namentlich Inländer und Ausländer in Bezug auf die Kosten der Bergung verschieden behandelt. — In Dänemark wurde bereits 1163 durch ein Gesetz das Recht des Königs an Strandgut auf solche Sachen beschränkt, die von ihren Herren derelinquirt waren und nicht in Jahr und Tag in Anspruch genommen wurden. Dies Gesetz wurde 1240 wiederholt und 1320 wurde Strafe des Strassenraubs auf die Beraubung von Schiffbrüchigen gesetzt. Aehnliche Verordnungen liegen auch aus späterer Zeit vor und scheint es allerdings, als ob dessen ungeachtet das Strandrecht doch nicht selten missbräuchlich geübt sei. Schon die öftere Wiederholung derselben gesetzlichen Bestimmungen gegen das Strandrecht möchten dies mehr als wahrscheinlich machen. Besonders ist noch das Gesetz von 1558 hervorzuheben, welches fast ganz in das Seerecht von 1561 aufgenommen wurde. Die neueste Verordnung ist vom Jahre 1705. — In Schleswig, Hollstein, Dithmarschen, an den Deutschen[14]) Küsten der Nordsee und Ostsee ist das Strandrecht bis in das vorige Jahrhundert hinein meist hart geübt worden. In Hannover wurde das Recht durch Verordnungen von 1716 und 1724 erst gänzlich aufgehoben; in Oldenburg durch eine Verordnung von 1776. — In Preussen wurde schon früh dagegen gearbeitet[15]). Dahin gehört die Preuss. Landesordnung von 1577 S. 52; Preuss. Strandungsreglement von 1664; Preuss. Strandungsordnung vom 10. November 1728; Declaration derselben vom 20. Nov. 1741;

13. Preuss. Rescript des Ministers des Auswärtigen vom 30. April 1819.

14. Die strengen Deutschen Reichsgesetze gegen das Strandrecht halfen bei der Ohnmacht der Deutschen Reichsgewalt nichts. cf. Constit. Criminalis Carol. Art. 218 und die obigen Bestimmungen des Röm. Rechts, welches ja in Deutschland gültig war.

15. cf. L. Estocq, Auszug aus der Historie des allg. u. Preuss. Seerechts, bes. Kap. V. S. 60.

Publicandum v. 31. Dec. 1801 wegen der den Strandbewohnern in Westpreussen obliegenden Pflichten. Das Allg. Preuss. L. R. II 8. § 81—87 enthält sehr billige Bestimmungen in Betreff der Bergung. Privatpersonen haben überall keine besonderen Rechte in Bezug auf Bergung. — In den Vereinigten Staaten von Nordamerika kennt man das Strandrecht nur als Bergungsrecht und kommt hier Alles auf die Umstände des einzelnen Falles und auf Billigkeit an, da keine gesetzlichen Bestimmungen, ausser in Bezug auf den Fall der Wiedernehmung existiren. cf. Kent l. c. p. 245.

§ 147. Heutiges Recht des Strandes.

Nach dem Bisherigen ist es klar, dass das alte strenge Strandrecht wie rationell gegen die Natur des internationalen Seeverkehrs anzusehen ist, so praktisch nicht mehr für ein gemeinrechtliches Institut gehalten werden kann. Vielmehr hat sich jenes alte Recht eigentlich auf das Bergungsrecht reducirt. Dadurch wird aber das Recht der Schiffbrüchigen, selbst zu bergen, nicht ausgeschlossen. Als eine vernünftige Bestimmung der meisten Particularrechte muss man es ansehen, dass überall nur Einheimische des Staats, an dessen Ufer das Schiff strandete, zur Bergung berechtigt sind. Bisweilen sind sogar besondere Gesellschaften (wie z. B. in Schweden) privilegirt oder namentlich die Lootsen und andere Leute besonders dazu bevollmächtigt. Doch wo auch solche Schranken gesetzt sind, so darf man es als sich von selbst verstehend ansehen, dass solche Privilegirte noch andere Fremde zur Hülfeleistung beim Bergen herbeiziehen können, die dann unter der Aufsicht und Verantwortung von jenen zu bergen haben, und dass in dringenden Fällen, wo jene Privilegirten nicht in der Nähe sind, jeder Andere bergen kann, der dann in der Regel sofort der Obrigkeit Anzeige von dem Geborgenen zu machen hat.

Ein Eigenthumsrecht an den schiffbrüchigen Gütern irgend welcher Art masst sich jetzt kein civilisirter Staat fiscalisch oder durch Private an. Diese Güter gelten jetzt nicht mehr an sich als herrenlos. Sie werden vielmehr für den Eigenthümer gerettet und ist dieser unbekannt, so werden die Güter zeitweilig geborgen, auch wohl Proclame erlassen und verfallen die Güter

erst nach einer längeren Frist, innerhalb welcher sich kein Eigenthümer gemeldet hat, dem Fiscus, freilich meist schon nach Jahr und Tag[16]).

Den Bergern gehört ein Bergelohn, der nicht selten in gewissen Procenten von den geretteten Gütern und Schiffstrümmern besteht.

Der Reclamirende hat natürlich auf genügende Weise sein Eigenthum an den geborgenen Gütern zu erweisen. Uebrigens ist es nirgends nöthig, dass alle Ladungsinteressenten und diese mit den Schiffseignern gemeinsam das geborgene Gut reclamiren[17]). Doch wird es oft zweckmässig sein und geschieht an manchen Handelsplätzen häufig. Namentlich wird es zweckmässig sein und geschieht gleichfalls häufig, die Assecuradeurs des Schiffs wie der Ladung heranzuziehen, obwohl auch diese an sich die Zuziehung nicht verlangen können. Doch können die Versicherungs-Verträge darüber besondere Bestimmungen enthalten und dürfen gegenwärtig die versicherten Interessenten den Versicherern in der Regel die schiffbrüchigen Güter abandonniren, ohne aber dadurch von allen Pflichten zur Veranlassung einer sorgfältigen Bergung dieser Güter befreit zu sein.

Im Allgemeinen gelten dieselben Grundsätze für unmittelbar bei einem Schiffbruche geborgene Güter, wie die, welche anderweitig und mehr zufällig am Strande oder auf offener See aufgefischt werden, obgleich mit Recht die Höhe des Bergelohns hier und dort verschieden ist.

§ 148. Von der Bergung[18]).

Nach dem bisher Gesagten genügt es hier noch Folgendes anzuführen.

Sie liegt zuerst dem Kapitain und der Mannschaft ob. Alle

---

16. d. h. 1 Jahr, 6 Wochen, 3 Tage. cf. Consol. del mare cap. 252. Ordonn. de l. m. 1681 Art. 26. tit. des naufrages (IV, 9). Preuss. Seerecht von 1727 cap. IX. Art. 16.

17. Was aber Schubback, l. c. § 42 behauptet.

18. cf. besonders Pöhls, Seite 914 ff. Recht übersichtlich ist Kent l. c. 245—48.

Seerechte verpflichten sie dazu und bestrafen den Kapitain, der sie nicht anordnet, und den Seemann, der hierbei den Anordnungen des Kapitains nicht Folge leistet, auf das Strengste. Nur die augenscheinlichste Lebensgefahr kann den einen wie den anderen von der Verpflichtung befreien. Dabei steht fest, dass überhaupt die Rettung von Menschenleben höher gilt, als die Bergung von Gütern. Demnach sollen zuerst die Passagiere gerettet werden. Doch sind auch diese, soweit es in ihren Kräften steht, zur Hülfeleistung beim Bergen für verpflichtet zu halten. Und sind die Passagiere nicht berechtigt für diese Art von Beistand eine Belohnung zu fordern, denn es ist das gemeinsame Interesse aller auf dem Schiffe befindlichen Personen und namentlich auch der Passagiere, dass das Schiff möglichst gerettet werde, und drum Aller natürliche Pflicht, ihre Hülfe in Schiffsnöthen darzubringen. Noch mehr gilt dies natürlich von der Mannschaft. Uebrigens wird man dessenungeachtet die Passagiere nicht absolut für verpflichtet halten können, am Bord des Schiffes zur Stunde der Gefahr zu bleiben, sondern sie dürfen es, wenn sich günstige Gelegenheit darbietet, verlassen, denn sie stehen von Anfang an nicht in solcher Beziehung zum Schiffe, dass sie, wie dies allerdings mit der Mannschaft der Fall ist, sich zu einer besonderen Sorge für das Schiff und dessen Ladung verpflichtet hätten; sondern ihre Pflicht reicht hier nur soweit und existirt eben nur so lange, als sie sich am Bord des Schiffes als Passagiere aufhalten. Daraus wird denn namentlich auch folgen, dass man den Passagieren, wenn sie, wozu sie nicht für verpflichtet gehalten werden können, ganz ausserordentliche Dienste zur Bergung von Schiff oder Gut geleistet haben, eine ausserordentliche Belohnung oder auch den eigentlichen Berglohn ausnahmsweise zusprechen dürfe, wie man denn sogar den Seeleuten in solchen ausserordentlichen Fällen eine besondere Belohnung zuzuerkennen geneigt sein wird. Alle diese Bestimmungen über Passagiere werden von der Englischen Praxis anerkannt. Vergl. Abbott l. c. 498. 99.

Namentlich sind aber die etwa am Bord des Schiffes befindlichen Lootsen zur Hülfsleistung vermöge ihres Amtes verbunden. In manchen Staaten sind die Gemeinden oder die Gesammtheit der Strandbewohner, in deren Nähe ein Schiff scheitert, gesetzlich zur Bergung verpflichtet und zu diesem

Behufe organisirt. Dann müssen die, welche gerade nach den gesetzlichen Bestimmungen an der Reihe zum Bergen sind, zur Hülfe herbeieilen und nach den Anordnungen ihrer Vorgesetzten handeln.

Während der Arbeit des Bergens läuft die Gage der Seeleute fort und können sie nach manchen Seerechten eine ausserordentliche Vergütigung oder falls die Gage wegfällt, zum wenigstens ein Tagelohn für Bergung verlangen. Auf ein eigentliches Berglohn haben sie keinen Anspruch. Dies ist namentlich Englische und Nordamerikanische Praxis. cf. Kent l. c. 240.

Wenn ein Schiff von der Besatzung bereits aufgegeben und verlassen worden ist, so ist der Seemann durch den Abandon von seiner Stellung entlassen und wenn er nun später von Schiff und Ladung rettet, so mag man ihn zur Forderung eines Berglohnes für berechtigt halten. Wenigstens ist das Nordamerik. Praxis. cf. Kent, l. c.

Regelmässig gebührt dem Kapitain, auch wenn die Behörden ex officio einschreiten müssen und gesetzlich bestimmte Berger vorhanden sind, die Aufsicht und die Anordnung über den ganzen Act des Bergens, obwohl sich der Kapitain den Verordnungen und Anordnungen der betreffenden Behörden fügen muss [19].

Auch diejenigen, welche völlig freiwillig schiffbrüchige Güter bergen, haben einen Anspruch auf eine Belohnung, die den Namen Berglohn (servaticum) führt und die sich usuell und auch gesetzlich nach den verschiedenen Particularseerechten verschieden bestimmt. Im Streite kann eine blosse Bezahlung der beim Bergen angewendeten Arbeit nicht schon als ein genügendes Berglohn angesehen werden, sondern es ist dabei zugleich die in der Regel beim Bergen vorhandene Gefahr oder doch besondere Anstrengung mit in Anschlag zu bringen und darnach die Belohnung verhältnissmässig, je nach den Besonderheiten des

---

19. Französische Verordnung vom 10. Jan. 1770, Gesetz vom 13. Aug 1791, Verordnung vom 7. Mai 1802, Gesetz vom 16. September 1807. Diese Bestimmungen Frankreichs sind empfehlenswerth. Ebenso die neuesten Holländischen im Handelsgesetzbuch Art. 545 bis 568. Titel: vom Schiffbruch, Strandung und Strandgut.

einzelnen Falles zu erhöhen[20]). Der Werth des geborgenen Gutes mag bei der Berechnung des Berglohns auch mit in Anschlag gebracht werden, weil ja die Rettung kostbarer Güter dem Eigenthümer um so grösseren Nutzen gewährt; doch sollte dieser Werth nicht der einzige Massstab sein, wie es aber in manchen Gesetzgebungen der Fall ist, sondern es sollte die jedesmal angewandte Gefahr, Mühe und Arbeit mit berücksichtigt werden. In England wurde sonst auch auf die grössere oder geringere Bereitwilligkeit (alacrity) der Hülfeleistenden bei Zusprechung der ihnen gebührenden Grösse des Berglohnes gesehen.

Uebrigens berücksichtigt die Englische Praxis alle von uns bezeichneten Punkte für die Bestimmung des Berglohnes. Abbott l. c. S. 495. 96.

Jedenfalls erscheint die Zuerkennung eines grösseren Berglohnes im Allgemeinen als ein Mittel, um die Berger zu Rettungen, selbst gefährlicher Art, anzuspornen[21]). Doch wenn auch der Berger weiter keine besondere Mühe und Gefahr angewandt hat, wie wenn er das Gut bloss zufällig auffischt, so steht ihm doch ein Berglohn zu, weil er sich überhaupt der Sache eines Fremden annahm und selbige durch seine, wenn auch geringe Thätigkeit vor völligem Untergange oder Verlust rettete. Bei der Gewährung des Berglohnes ist ja überhaupt die öffentliche Ordnung und Sicherheit wie im Allgemeinen, so namentlich in Bezug auf das Eigenthum, sowie das Interesse des Handelsverkehres, die Sicherheit der Schiffahrt, das Leben und die Wohlfahrt der Seeleute mit in Anschlag zu bringen, um das Institut der Bergung richtig zu würdigen.

Hat der Schiffer eine bestimmte Summe vor der Bergung versprochen, vielleicht um zur Bergung in grosser Gefahr aufzumuntern, so hat es damit in der Regel und namentlich nach

---

20. Darauf wird besonders in der Nordamerikanischen Praxis das grösste Gewicht gelegt, Kent, 245.

21. Kent, l. c. 245 sagt ausdrücklich: the courts (in Nordamerika nämlich) are *liberal* in the allowance of salvage in *meritorious cases*, as a *reward for the service*, and as an *incentive* to effort. In Nordamerika und England schwankt die Höhe des Berglohns zwischen ⅓, ½, ¾ des Werthes der geretteten Sachen. Doch ist ⅓ das Gewöhnliche. Kent l. c.

Englischer Praxis (Abbott S. 499) sein Bewenden; wenigstens wird man billiger Weise bei dieser Art von gewagtem Geschäfte dem Schiffer nicht die Einrede gestatten dürfen, dass er aus (allzugrosser) Furcht dazu bewogen worden sei. Doch wird der Richter auf den Antrag des Schiffers oder auch von freien Stücken, in Berücksichtigung der besonderen Umstände des Falles, der Grösse der Gefahr beim Bergen, des Werthes der Güter etc. eine Ermässigung des selbst so versprochenen Berglohnes in Anbetracht dessen eintreten lassen dürfen, dass der Schiffer als Verwalter fremder Angelegenheiten billiger Weise eine übermässige Belohnung nicht aus den Mitteln seiner Committenten versprechen durfte. Es wird hier Alles auf eine billige Berücksichtigung der individuellen Verhältnisse des concreten Falles ankommen müssen [22].

Geschah die Bergung durch ein Staatsschiff, so scheint es zwar der Würde des Staats nicht angemessen, selbst ein eigentliches Berglohn in Anspruch zu nehmen, wohl aber wird er sich wenigstens alle bei der Gelegenheit aufgelaufenen Kosten und Beschädigungen ersetzen lassen dürfen. Sodann scheint mir aber nichts dem entgegen zu stehen, dass man die bergende Mannschaft des Staatsschiffes, wenn auch nicht zur Forderung des eigentlichen Berglohnes, doch zum Empfange einer den Verhältnissen entsprechenden Belohnung für berechtigt halte. Dafür ist denn auch die Englische Praxis. Abbott, l. c. 500. 501.

Im Falle verschiedene, nicht in Gemeinschaft stehende Personen geborgen haben und ihre Thätigkeit in Bezug auf Bergung von Schiff und Gut doch so gemeinsam war, dass nicht eines Jeden Antheil sich von selbst ergibt, also z. B. wenn durch die Thätigkeit von zehn solcher Personen das bereits abandonnirte Schiff wieder flott gemacht und in Sicherheit gebracht oder gemeinsam ein Theil der Ladung geborgen etc., so ist die Theilung des Berglohnes unter ihnen schwierig und lässt sich einzig nach den Umständen des besonderen Falles entscheiden, wobei denn

---

22. Pöhls S. 921; Schuback, l. c. § 37. Note X. Manche Seerechte erklären in solchen Fällen übermässiger Versprechungen das Geschäft für ungültig. Oléron Seerecht Art. 4; Guidon de la mer. ch. 31; Franz. Ordonn. 1584 Art. 89; Ordonn. de la marine 1681 Art. 40 sq. tit. des naufrages (IV. 9); Consol. del m. cap. 274.

namentlich die aufopfernde, die erste, die andauerndste, gefahrvollste Thätigkeit der einzelnen Individuen zu berücksichtigen sein wird. Vergl. Abbott l. c. S. 501 ff.

Die Bestimmung des Spanischen Rechtes l. c. Art. 986 ff., dass wenn ein unter Convoi oder Admiralschaft segelndes Schiff Schiffbruch leidet, die übrigen Schiffe jedes einen verhältnissmässigen Antheil von den geborgenen Waaren und Schiffsgeräthen aufnehmen müssen, scheint in der Natur der Sache begründet zu sein. Diese Schiffe mögen aber dann ihren Cors ruhig fortsetzen und haben das Geborgene nur in ihrem Bestimmungshafen sicher zu deponiren.

Das Berglohn haftet in der Regel an den geborgenen Gegenständen und würde es gegen alle Billigkeit sein, wenn man den Berglohn höher als den Werth der geborgenen Güter selbst jemals stellen und die Schiffbrüchigen zu Nachzahlungen verpflichten wollte.

Auch wird man die für die geretteten Güter noch verdiente Fracht mit in Anrechnung bringen dürfen, indem auch für sie, so weit sie wirklich ausgezahlt wird, Berglohn zu zahlen ist. Bei Schiffbrüchen hat das allerdings nicht selten in der Berechnung Schwierigkeiten. Doch wird bei der Berechnung des Berglohns, wenigstens nach einem Durchschnitt, überall die Fracht mit in Anschlag kommen müssen. — Bei Wiedernehmungen ist die Sache einfacher. Die Englische Praxis stellt allerdings die Fracht in Bezug auf die Haftung für Berglohn mit Schiff und Gut gleich. Abbott, S. 599 ff.

Gewöhnlich ist die Frage für den Berger nicht relevant, denn da die Fracht in Bezug auf die Berechnung des Schiffswerthes das Berglohn erhöht, so ist auf der anderen Seite die Fracht wieder vom Werthe der geborgenen Güter in Abrechnung zu bringen. Es ist also die Frachteinrechnung nur in Bezug auf die Person derer wichtig, welche das Berglohn zu zahlen haben. Indessen ist die Herbeiziehung der Fracht zum Berglohne auch dann für die Berger wichtig, wenn die Berger der Güter mit den Bergern des Schiffes in keiner Gemeinschaft in Bezug auf die Bergung gestanden haben; denn dann werden die Berger der Güter, von deren Werthe ja die Fracht zuvor abzuziehen ist, sich verhältnissmässig schlechter stehen, als die Berger der Schiffstrümmer, in deren Werth die wirkliche Fracht einzu-

rechnen ist; was hier umgekehrt wäre, wenn man die Fracht bei Berechnung des Berglohns überhaupt nicht berücksichtigte.

Für gerettetes Menschenleben kann man, aus Rücksichten der Humanität, Niemanden für berechtigt halten, eine Belohnung (Berglohn) von Rechtswegen zu fordern. Vielmehr erscheint die Rettung von Menschenleben als eine so heilige moralische Pflicht jedes Menschen, dass er selbst sich dadurch entehren würde, wenn er dafür eine Belohnung fordern wollte. Eine Klage würde hier propter turpitudinem abzuweisen sein. Dagegen wird man jeden so Geretteten wie zur Dankbarkeit sittlicher Art, so zur materiellen Bekundung derselben, sofern er Vermögen besitzt, verpflichtet halten und ich nehme keinen Anstand, den Staat für berechtigt zu halten, hier besondere Belohnungen vorzuschreiben und im Unvermögensfalle des Geretteten selbst auszuzahlen, wie denn auch in dem Falle, dass mit verhältnissmässig grosser Gefahr nur wenig und werthlose Sachen gerettet sind, mithin der Berglohn gering ausfällt, der Staat zu ausserordentlichen Belohnungen im Interesse der Sicherheit des Seeverkehres geneigt sich zeigen mag. In England ist durch eine Acte von 1846[23]) festgesetzt, dass wenn Menschen und Waaren von verschiedenen Böten der (angestellten) Rettungsmannschaften geborgen werden, die, welche Menschen gerettet haben, verhältnissmässig gleichfalls einen Antheil aus den durch die anderen Mannschaften geborgenen Gütern erhalten sollen. Es ist dies vom praktischen Gesichtspunkte durchaus zu billigen, denn dadurch werden Berger um so mehr angefeuert werden, Menschenleben zum wenigsten eben so gern und schnell als die Güter zu retten, und ist zugleich bei der in der Regel rohen Menschenclasse der Berger eine solche bestimmte Aussicht auf Gewinn sehr empfehlenswerth und nothwendig.

Beschädigen die Berger ihre Fahrzeuge und Rettungswerkzeuge beim Bergen, so kann man sie zwar nicht für berechtigt halten, von den Schiffbrüchigen unbedingt Ersatz zu verlangen, doch wird man unter Umständen den erkennenden Richter für

---

23. Sog. Salvage-Act (an act for consolidating and amending the laws relating to wreck and salvage) vom 28. August 1846. Dieselbe ist sehr umfangreich und steht in der achten Ausgabe von Abbott's treatise (Lond. 1847) im Appendix. sub n. XIV. pag. CXVII—CXLI.

berechtigt halten dürfen, aus Gründen der Billigkeit darnach die Grösse des Berglohns zu erhöhen etc. Es ist freilich als Regel anzunehmen, dass der Berglohn schon an sich so hoch ist, dass die Tragung der so dem Berger erwachsenden Schäden möglich ist [24]).

Der Kapitain kann zur Zahlung des Berglohnes Gelder aufnehmen und dagegen die geretteten Effecten und Trümmer mit um so mehr Grund in Versatz geben, da dieser Lohn privilegirt ist. Pardessus, l. c. n. 643.

In alten Zeiten bestand das Bergloha in einem natürlichen Theile der geborgenen Güter, jetzt in der Regel in Geld.

In den meisten Staaten existiren bestimmte gesetzliche Vorschriften über die Höhe des Berglohns; in England und Nordamerika nicht, sondern soll hier überall eine angemessene Belohnung gegeben werden, worüber die Gerichte im einzelnen Falle nach den Umständen zu entscheiden haben. Abbott l. c. (6), S. 493. Siehe aber Note 21.

Wenn zwei Schiffe vertragsmässig zusammen als Genossen segeln oder gar in Admiralschaft sich befinden, so ist jedes dem andern von Rechtswegen zur Hülfeleistung in allen Nöthen verbunden und kann mithin von keinem Anspruch auf Berglohn von Seiten des einen gegen das andere die Rede sein. Dies ist auch Englische Praxis. Abbott l. c. S. 493.

§ 149. Rechte und Pflichten der Berger [25]).

Diese ergeben sich nach dem bisher Erörterten leicht als folgende.

Der Berger soll möglichst im Interesse des Schiffbrüchigen und, bei seetriftigen Sachen, überhaupt des Eigenthümers handeln. Er darf dabei seines eigenen Vortheils wegen nichts unternehmen, was jenem irgend nachtheilig sein könnte. Namentlich soll er nicht gerade solche Sachen bloss retten, von denen er den meisten Vortheil hat, noch viel weniger etwa durch irgend etwas die Gefahr für die gescheiterten Güter und Trümmer erhöhen: was sich von selbst als verboten versteht, aber

---

24. Pöhls, S. 921. Consolato del m. c. 274 pr. in f.

25. Pöhls, S. 922—925.

leider allzuhäufig geschieht, trotzdem dass in allen Ländern so pflichtvergessene Berger mit harten Strafen bedroht werden.

Da wo gewissen Leuten eine besondere amtliche Pflicht (wie z. B. überall den Loetsen) auferlegt ist, ist es für diese strafbar, wenn sie zu bergen unterlassen oder ihre Arbeit unterbrechen, weil ihnen vielleicht ihre unverschämte Forderung wegen eines ausserordentlichen Berglohnes nicht zugestanden wird. Uebrigens sollte man in allen Staaten Jeden, der einmal an Bord des Schiffes zum Bergen erschienen ist, zur Bergung dermassen für verpflichtet halten, dass er ohne Noth sich des Bergens nicht mehr entschlagen könne.

Die Berger haben den Anordnungen des Schiffers oder des anderweitig Commandirenden sich zu fügen, doch dürfen sie nicht bloss dem Schiffer mit Rath beigehen, sondern sind sogar nach bestem Wissen verpflichtet, demselben zu rathen und namentlich ihn auf die Zweckwidrigkeit seiner Massregeln aufmerksam zu machen.

Stehen die Berger selbst unter einem Vorgesetzten, so haben sie dessen Befehlen nachzukommen und dieser hat sich mit dem Schiffer zu vereinbaren und namentlich dafür zu sorgen, dass Alles ordnungsmässig vor sich gehe.

Die Berger haben alles Geborgene getreu auszuliefern und zwar sofern sich der wahre Eigenthümer gehörig legitimirt, unstreitig an diesen. Sonst sind sie gewöhnlich zur Deponirung bei obrigkeitlichen Behörden verpflichtet.

Wenn ein Schiffer unterwegs auf dem Meere seetriftige Sachen auffischt, so muss man ihn nicht bloss zur Eintragung derselben in das Schiffsbuch, sondern auch zur getreulichen Aufbewahrung und nachträglichen Ausantwortung an seine Obrigkeit, und hat er es in einem fremden Staatsseegebiete gefunden, an diese Obrigkeit für verbunden halten.

Sind die geborgenen Sachen verderblicher Art, so sind sie zu veräussern und der Erlös aufzubewahren. Regelmässig wird dies aber erst von der Obrigkeit geschehen dürfen.

Das Recht des Bergers beschränkt sich juristisch auf das Berglohn (siehe bereits § 148), wofür die geborgenen Sachen selbst haften, ohne dass man aber das Retentionsrecht so weit ausdehnen dürfte, dass bei einem Prozesse wegen der Höhe etc. des Berglohnes der genügend legitimirte Eigenthümer nicht sofortigen Besitz seiner Sachen verlangen dürfte, falls er nur

Caution leistet, die schon darin liegt, dass er von den geretteten Sachen so viel deponiren lässt, als der Berglohn zum höchsten betragen würde, allenfalls mit Einschluss der Prozesskosten.

Nach Englischem Rechte darf der Berger so lange das geborgene Gut in seinem Besitz behalten, bis er das Berglohn erhalten hat. Abbott l. c. Seite 494. Doch muss ihm gehörige Caution genügen.

Wenn ein Berger bereits den zu bergenden Gegenstand, namentlich den ganzen Wrack zum Behufe der Bergung in Besitz genommen hat, so kann nicht beliebig jeder Andere sich noch an der Bergung betheiligen, sondern nur wenn es evident ist oder nöthigenfalls richterlich oder überhaupt offiziell festgestellt wird, dass der erste Berger nicht gehörig im Stande sei, mit Schnelligkeit, Leichtigkeit und Sicherheit das fremde Gut zu bergen. Abbott l. c. S. 495.

§ 150. Bergung in Kriegsfällen. Ranzionirung, Wiedernehmung[26].

Wenn ein Schiff in Gefahr war von der einen oder anderen kriegführenden Macht ganz oder theilweis, namentlich in Bezug auf die ganze oder theilweise Ladung confiscirt zu werden, indem es bereits aufgebracht war oder doch nahe daran sich befand, aufgebracht zu werden, und es wird nun von Jemand, namentlich von einem anderen Schiffe aus dieser Gefahr errettet, so spricht man von Bergung in Kriegsfällen und wendet im Allgemeinen die bisher entwickelten Grundsätze von der Bergung an, so weit die Besonderheit und Eigenthümlichkeit solcher Rettungen aus Kriegsnöthen eine solche Anwendung im einzelnen Falle gestatten.

Es gehören dahin namentlich die Fälle der Wiedernehmung sowie der Ranzion, ferner überhaupt der Befreiung eines Schiffes aus feindlicher Gewalt, sodann das glückliche Durchbringen eines Schiffes durch eine feindliche, etwa blockirende Flotte, ja analog auch wohl die Errettung eines Schiffers vor Ueberwältigung durch seine meuterische Mannschaft oder durch transportirte Sklaven, die sich empört haben etc.

---

26. cf. besonders Pöhls, S. 925—930.

In allen diesen Fällen darf der, welcher mit einer gewissen Gefahr für sich selbst das Schiff oder dessen Ladung ganz oder theilweis rettete, eine gewisse Belohnung in Anspruch nehmen, als Entschädigung für seine geleisteten Dienste. Im Voraus und im Allgemeinen lässt sich die Höhe dieser Belohnung nicht bestimmen, sondern sich nur der allgemeine Massstab aufstellen, dass sie einmal und zwar vorzugsweise, wie überhaupt bei jeder Bergung, der angewandten Gefahr entsprechend sein müsse, und sodann dass zugleich in zweiter Linie Rücksicht auf den Werth des Geretteten genommen werden dürfe, indem allerdings beides als Anhaltepunkt für die Schätzung des verdienten und zu zahlenden Bergelohnes dienen mag. Freilich ist diese Bestimmung sehr relativ und gibt dem richterlichen Ermessen vielleicht allzu freien Spielraum. Demnach ist es angemessen, dass die Particularrechte durch, jedenfalls aber nicht zu enge, positive Festsetzungen hier nachhelfen und die Thätigkeit des Richters zwischen ein Minimum und Maximum des Berglohns je nach den einzelnen Hauptarten der hierher gehörigen Fälle stellen.

Nur die Fälle der Ranzion und der Wiedernehmung scheinen uns wichtig genug, um noch einige Details hervorzuheben.

Die Ranzionirung ist eigentlich eine Abwehr der Nehmung. Sie besteht darin, dass Jemand sich durch einen Vertrag mit dem Feinde dahin abfindet, dass dieser gegen ein baar oder in Verschreibungen und Wechseln zu zahlendes Lösegeld Schiff und (resp. oder, wenn nämlich das Schiff oder auch umgekehrt, wenn die Ladung aus irgend einem Grunde schon an sich frei ist) Ladung aus seiner Gewalt wieder los und frei passiren lasse, auch mit einem Sicherheitsbriefe gegen jede fernere Aufbringung durch Kriegsschiffe oder Kaper derselben Macht versehe. Auch kann die Ranzionirung gegenüber von Seeräubern vorkommen und ergeben sich die dabei vorkommenden Modificationen von selbst.

Die Ranzionirungssumme, das Lösegeld erscheint überall hier selbst als das eigentliche Berglohn, was die feindlichen Kriegsschiffe, Kaper oder Seeräuber dafür erhalten, dass sie unser Schiff und (resp. oder) dessen Ladung aus der Gefahr der Nehmung entlassen und wenigstens in der Regel vor einer anderweitigen Nehmung durch dieselbe Macht auf derselben Fahrt sicher stellen. Freilich kann man das nur sehr analog

ein Bergelohn nennen, dessen Höhe sich einzig durch die Willkür des feindlichen Nehmers bestimmt.

Zahlte der Eigner des Schiffes oder der Güter direct jeder für sich die Ranzion, so ist die Sache sehr einfach. That es der Schiffer, den man hierzu als stillschweigend für bevollmächtigt ansehen darf, so müssen ihn die Eigenthümer von Schiff und Gut nach Verhältniss entschädigen. Nur wird man als Bedingung aufstellen können, dass die Ranzionssumme um ein Erhebliches geringer sei, als der Werth von Schiff und Ladung; sonst halte ich die Eigenthümer zur Abandonnirung an den Schiffer für befugt. Ohnedem scheinen mir Betrügereien von Seiten des Kapitains nicht zu verhindern. — Gab der Schiffer einen Theil der Ladung hin oder gaben auch die Eigenthümer der Ladung selbst zur Befreiung des ganzen Schiffes die Ranzionssumme her, so ist nachträglich die ganze Summe auf die Gesammtheit von Schiff und Ladung zu repartiren und von den einzelnen Interessenten von Schiff und Ladung nach Verhältniss zu tragen. Die Befreiung der auf dem Schiffe befindlichen Menschen von der mit der Nehmung des Schiffes sie bedrohenden Gefangenschaft durch die Ranzionirung wird übrigens nicht mit in Anschlag gebracht werden dürfen; auch nicht gegenüber einem Seeräuber die Befreiung aus hier gewöhnlicher Sklaverei.

Die Wiedernehmung[27]) soll hier nur aus dem Gesichtspunkte des Bergelohnes abgehandelt werden, indem der anderweitige, mehr völkerrechtliche Charakter derselben füglich im letzten Abschnitte dieses Werkes darzulegen ist. Wiedernehmung ist aber vorhanden, wenn auf irgend eine andere Weise als durch Ranzionirung ein Schiff aus feindlicher Gewalt oder doch

---

27. cf. Pöhls l. c.; Bynkershoek, quaest. iuris publ. lib. I. c. 4. 5; von Martens, essay concernant les armateurs, les prises et reprises (Göttingen 1795, auch deutsch eod. l. et d.); Valin, traité des prises pag. 88; Emerigon, traité des assurances, chap. XII. s. 23 sq.; Benecke, System. III. p. 365 ff. Kent, 247. — Das Consulat der See cap. 287. stellt noch sehr harte Grundsätze von der Wiedernehmung auf, indem sie das Schiff nebst Gut dem Wiedernehmer wenigstens in dem Falle als Eigenthum zuspricht, wenn das Schiff vom Feinde bereits in dessen Gebiet oder überhaupt in Sicherheit gebracht worden war.

aus der unmittelbaren Gefahr vom Feinde genommen zu werden, durch die Thätigkeit von Dritten befreit wird. Geschah die Befreiung durch die Thätigkeit der Mannschaft des Schiffes allein, so kann wenigstens von einem Bergungslohne nicht die Rede sein, denn abgesehen, dass dieselbe in ihrem eigenen Interesse vorzugsweise handelte, da sie sich ja selbst befreite, so that eben die Mannschaft nichts als ihre Schuldigkeit in Bezug auf das ihr anvertraute Schiff und Gut. Allenfalls wenn dieselbe bei der Befreiung eine grosse Gefahr bestand und ganz ausserordentliche Anstrengungen zur Errettung des Schiffes machte, mag man ihnen billiger Weise eine Belohnung für die Bergung zusprechen.

Geschah die Rettung durch Fremde, namentlich durch ein fremdes Schiff, so ist allemal vorauszusetzen, dass 1) unser Schiff zum wenigstens bereits in der dringendsten Gefahr der Nehmung schwebte und 2) dass der Fremde in irgend einer Weise thätig zu unserer Rettung war. Dagegen verlangt man hier in der Regel nicht, dass der Fremde selbst einer besonderen Gefahr sich bei unserer Befreiung ausgesetzt habe, wenn man auch vielleicht zur Bestimmung der Höhe der zuzumessenden Belohnung — und zwar dies gewiss mit allem Rechte — die dabei bestandene Gefahr des Fremden mit in Anschlag bringt. Gewöhnlich denkt man übrigens bei der Wiedernehmung immer nur an Befreiung durch ein ander Schiff; doch scheint kein Grund vorhanden, warum man nicht analog dieselben Grundsätze auch auf anderweitige Befreiungen anwenden sollte.

Nach den aufgestellten Principien möchte ich daher dem Schiffe das Bergloha absprechen, was durch sein blosses zufälliges oder absichtliches Erscheinen den Feind in Furcht jagt und veranlasst, die Prise fahren zu lassen, ohne selbst eine eigene Thätigkeit angewandt zu haben. Doch ist schon das Consulat cap. 287 n. 1. anderer Meinung, das aber überhaupt in dieser Lehre sehr unbillig ist. Ferner ist auch die neuere Praxis meist gegen unsere Ansicht gewesen.

Auch kann es füglich nicht darauf ankommen, ob auf dem wiedergenommenen Schiffe noch Besatzung von der eigentlichen Mannschaft sei oder nicht, um den Berglohn zu bestimmen und könnte nach jetzigen Ansichten vom See- und Völkerrecht keineswegs ein solches leeres oder auch mit fremder Mannschaft besetztes Schiff bereits als ein herrenloses angesehen werden.

Freilich ist die Praxis schwankend. Dem Princip nach scheint aber hier nicht das Eigenthumsrecht, sondern gleichfalls nur ein Bergelohn dem Wiedernehmer in jedem Falle zuzukommen. Es kann nach jetzigem Völkerrecht nur eine prisengerichtliche Zusprechung volles Eigenthum nach einer Nehmung an den Feind übertragen und erst wenn sie erfolgt, würde die Wiedernehmung dem Wiedernehmer Eigenthum an dem eroberten Schiffe verschaffen; indessen ist dann eigentlich von einer ganz neuen Nehmung und nicht von einer Wiedernehmung die Rede.

Einem Convoischiffe würde ich niemals einen Bergungslohn für Wiedernehmung eines Schiffs zusprechen, was trotz des Convoi's oder indem es vielleicht durch Sturm etc. von dem Convoi verschlagen war, vom Feinde oder von Seeräubern genommen wurde; denn es ist eben von Anfang an die Pflicht jedes Convoischiffes, die unter ihm segelnden Schiffe gegen jeden feindlicher Angriff zu schützen und kann hier selbst die zufällige Verschlagung nichts ändern [28]).

Man kann zwar nicht, wie dies die Englische Doctrin sagt, behaupten, dass Wiedernehmung neutralen Eigenthums überhaupt kein Bergelohn begründe. Indessen wird letzteres doch nur dann zuzusprechen sein, wenn das neutrale Eigenthum wegen irgend eines das Völkerrecht anderweitig verletzenden Charakters, hauptsächlich wegen Kriegscontrebande, der prisengerichtlichen Verurtheilung an den ersten Kaptor ausgesetzt gewesen wäre. Keineswegs darf aber die Vermuthung, dass in einem bestimmten Staate wegen dessen völkerrechtswidriger Behandlung von neutralem Eigenthume, wenn letztere auch noch so notorisch wäre, am Ende jedes neutrale, einmal gekaperte Eigenthum aus erbärmlichen Scheingründen von den Prisengerichten als gute Beute condemnirt worden wäre, mit in Anschlag gebracht werden, um bei Wiedernehmung neutralen Eigenthums aller, auch noch so völkerrechtgemässen Art ein Bergelohn zuzusprechen. Es hiesse das den juristischen Standpunkt völlig verrücken und ein Recht und eine Klage auf einem schimpflichen (turpe) Fundamente auferbauen [29]).

28. Pöhls l. c., S. 927 ist anderer Meinung.

29. Wenn die Englische Praxis der Prisengerichte zeitweilig sich nichtsdestoweniger hat verleiten lassen, im entgegengesetzten Sinne, gegen-

Die Grösse des Berglohns lässt sich auch bei der Wiedernehmung nicht allgemein bestimmen, sondern man wird nur eine Belohnung festsetzen können, die der Zeit, den Umständen und überhaupt den concreten Verhältnissen des besonderen Falles angemessen [30]) erscheint. Siehe den Anfang dieses §.

Haben mehrere Schiffe oder mehrere Theilnehmer durch ihre Thätigkeit zusammen die Wiedernehmung zu Stande gebracht, so ist der Bergelohn unter sie, billiger Weise nach Verhältniss der von ihnen angewandten Thätigkeit zu vertheilen und wo diese gleich erscheint, ist wohl, in Uebereinstimmung mit der Praxis in dem Englischen Admiralitätsgerichte vorzugsweise die Belohnung nach Massgabe der verschiedenen Macht der rettenden Schiffe zu vertheilen und diese Macht einfach nach der Zahl der Mannschaften [31]) oder auch der Kanonen, welche die Schiffe zu der Zeit führten, zu bestimmen.

Consequent wird der Berglohn bei Wiedernehmungen ganz dieselben Privilegien wie jeder andere Berglohn geniessen. Siehe § 148 und 149.

§ 151. Particularrechte in Bezug auf Wiedernehmung.

Es scheint angemessen, zu besserem Verständniss des im vorigen Paragraphen Gesagten hier die vorzüglichsten positiven Bestimmungen der Seerechte in den wichtigeren Seestaaten anzuführen.

In Portugal galt sonst ein Schiff, welches dem Feinde erst

über der notorischen rechtswidrigen Behandlung neutraler Schiffe durch Französische Prisengerichte zu Ende des vorigen Jahrhunderts, zu verfahren, so ist das nur eine Ausnahme, die selbst in England für künftige Zeiten und Fälle nicht als massgebend betrachtet werden darf und am allerwenigsten als die Praxis des gemeinen Seerechts angesehen werden kann. Doch ist dies auch Nordamerikan. Praxis nach Kent l. c. 247: when belligerent captors and courts were notorious for their unprincipled rapacity. Ist es aber nicht schändlich wegen der unprincipled rapacity eines Dritten einen Rechtsspruch gegenüber einem Neutralen verrücken zu wollen?

30. So schon das Consulat l. c.

31. Dies ist in Nordamerika und England Praxis. Kent l. c. 246.

nach dessen 24stündigem Besitz wieder abgenommen war, als gute Prise (Alvará de 7. Dec. 1796 Art. 9); jetzt wird das Eigenthum Portugiesischer Unterthanen gegen Bezahlung des achten Theils des vollen Werthes an das rettende Staatsschiff und des fünften an Privatschiffe zurückgegeben; gegenüber alliirten oder überhaupt wohl befreundeten (potentia alliada) soll das Recht der Reciprocität gelten [32]).

In Spanien gilt noch der eben genannte alte Grundsatz, dass eine Wiedernehmung, nachdem das Schiff bereits 24 Stunden in den Händen gleichviel des Feindes oder des Seeräubers war, dem Wiedernehmer eine gute Prise verschaffe. Sonst wird allerdings die Prise dem Eigenthümer restituirt und dabei Spanier und Fremde gleich behandelt, doch unter der Voraussetzung der Reciprocität; doch bezahlen Spanier an ihre Staatsschiffe nichts für die Restitution, während Fremde (Neutrale) an Spanische Staatsschiffe ein Drittel, an Privatschiffe ein Sechstel des Werthes von Schiff und Ladung zu entrichten haben [33]).

In Frankreich wird jetzt wiedergenommenes neutrales Eigenthum ohne Berglohn zurückgegeben. Wird aber Eigenthum eines Franzosen oder des Unterthanen einer kriegführenden alliirten Macht wiedergenommen, so fällt es, wenn es bereits 24 Stunden in den Händen des Feindes gewesen, dem Recaptor und namentlich wenn die Kaptur durch Staatsschiffe geschah, der Krone zu, und muss selbst, wenn dies nicht der Fall war, der Eigenthümer für die Restitution ein Drittel des Werthes als Berglohn zahlen. Den Seeräubern wieder abgenommenes Gut wird allemal gegen ein Drittel an Berglohn restituirt. Uebrigens erhält auch die Mannschaft des wiedergenommenen Schiffes, wenn sie dabei mithalf, Antheil am Berglohne und zwar gleichgültig, ob das Schiff bereits über 24 Stunden im feindlichen oder seeräuberischen Besitz war oder nicht [34]). Auch behauptet Emerigon, dass der Eigenthümer sein Schiff und Gut jeden-

---

32. Codigo de las Partidas, partida II, tit. IX, ley 7.
33. cf. Vando de 1621 Art. 10: de 1779 Art. 9, 21, 24; Prisenreglement von 1801 Art. 38. 39.
34. cf. Valin, traité des prise, p. 91; ordonnance 1681 Artikel 8—10 tit. des prises (III. 9.); ordonn. sur les reprises du 5. Juin 1779 et du 9. Jan. 1780.

falls und ohne Zahlung von Bergelohn zurückerhalten müsse, wenn es nicht dem Feinde wieder abgejagt, sondern von demselben aus anderen Gründen wieder fahren gelassen worden ist [35]).

In Holland hat das Recht der Bergung in Kriegsnoth zu verschiedenen Zeiten einen verschiedenen Charakter gehabt. Nach neuestem Rechte [36]) erhalten Kaper, die dem Feinde ein Holländisches Schiff abnehmen, welches noch nicht 48 Stunden im feindlichen Besitz war, ein Fünftheil als Berglohn; war es zwischen 48 und 96 Stunden in Feindes Hand, ein Drittheil, und war es über 96 Stunden die Hälfte. Staatsschiffe erhalten immer nur ein Achtel an Berglohn [37]). Wiedergenommenes fremdes Eigenthum soll auf Grund der bestehenden Völkerverträge zwischen Holland und den einzelnen Nationen beurtheilt werden (Placat v. 28. Juli 1705 Art. 18), doch scheint es als ob neutrales Eigenthum immer ohne Berglohn restituirt werde.

In England [38]) erhält der Eigenthümer gegen billiges Berglohn in der Regel stets das wiedergenommene Gut zurück und rein neutrales Eigenthum wird auch ohne alles Berglohn restituirt [39]). Das Berglohn beträgt ein Achtel für Staatsschiffe, ein Sechstel für Kaper und wird unter die Mannschaft vertheilt, bei Kapern nach deren Contracte [40]). — Gegen Fremde ent-

35. Emerigon, traité des assur. chap. XII. sect. 24 p. 503. Freilich ist Valin, traité des prises, p. 101 anderer Meinung.

36. Wie Pöhls l. c. S. 939 sagt. cf. Bynkershoeck, quaest. iuris publ. lib. I. c. 5. Das neueste Handelsgesetzbuch enthält darüber nichts.

37. cf. Placat vom 13. April 1677, vom 6. Juni 1702 Art. 8, von 1747 Art. 7, von 1781 Art. 7, von 1793 Art. 7; wegen der Staatsschiffe vom 19. April 1659.

38. cf. Pöhls S. 944. 45.

39. Der Fall der Carlotta; Pasqual (Robinson, reports V. p. 51); Huntress, Stinson (ibidem VI. 108). Doch machte das Prisengericht bei den einem Franz. Kaper abgenommenen Prisen eine Ausnahme, weil es annahm, dass in Frankreich alles neutrales Eigenthum condemnirt werde. Siehe den vorigen §. Note 29.

40. Stat. 33. Georg III. c. 66 § 42, Stat. 43. Georg III. c. 160. § 39, Stat. 45. Georg III. c. 72 § 7 und Stat. 48. Georg III. c. 132.

scheidet das Recht der Reciprocität[41]). Er braucht der Feind das Schiff noch nicht in seinem wirklichen körperlichen Besitz gehabt zu haben[42]), wenn man von einer Wiedernehmung sprechen soll und ist nicht nöthig, dass dem Feinde das Schiff mit Gewalt[43]) genommen sei, sondern es genügt, wenn er seine Beute aus blosser Furcht bei Erscheinen des sog. Wiedernehmers fahren liess, um letzteren zu Wiedernehmer zu machen und ihm Anspruch auf Bergiohn zu verschaffen[44]). Siehe aber den vorigen §. — Wird ein Schiff zugleich aus den Händen des Feindes und aus einer Seenoth befreit, so gesteht das Admiralitätsgericht eine ausserordentliche Belohnung für Bergung aus der Seenoth zu[45]). — Damit von einer gemeinschaftlichen Wiedernehmung mehrerer Schiffe gesprochen werden könne, genügt die blosse Absicht jedes einzelnen Schiffes, auf Suchen auszugehen, nicht, sondern es ist ein wirkliches Handeln zum Zweck der Wiedernehmung erforderlich, doch wird auch hier consequent die durch das blosse Erscheinen des zweiten Schiffes bewirkte Flucht des Feindes und dessen nun erfolgtes Fahrenlassen der Beute als wirkliches Handeln nach Engl. Rechte angesehen werden müssen[46]). — Wer auf irgend eine andere Art Schiffe aus feindlicher Gewalt befreit, hat, wenn er Englischer Unterthan ist, die Ansprüche eines wirklichen Wiedernehmers; dagegen aber Fremde nur einen Anspruch auf angemessenes Berglohn (quantum meruit), was also nach den Umständen zu

41. So im Falle des Portugies. Schiffes Santa Cruz, Picoa (Robinson, reports I. 49).

42. Edward et Mary, Tilleg. (Robinson l. c. III. 305).

43. Apollo, Veal (Robinson, III. 308), Pensamento-Felix, Mathias (Edward, adm. reports p. 115).

44. Charlotte Caroline, Ader (Dodson, adm. rep. p. 194). Auch braucht die Absicht zur Wiedernehmung überhaupt nicht vorhanden gewesen zu sein, es genügt das Factum. cf. Progress, Banker (Edward, adm. reports, 211).

45. Louisa, Higginbotham (Dodson, l. c. 317).

46. Le Niemen, Dupotet (Dodson l. c. p. 9); cf. Bellona, Voltz (Edw., l. c. p. 63).

bemessen ist[47]). Das Nordamerikanische Recht stimmt auch wesentlich mit dem Englischen überein[48]).

Die übrigen Particularseerechte enthalten über Wiedernehmungen gar keine oder keine besonderen Bestimmungen.

§ 152. Völkerverträge in Bezug auf Bergung[49]).

Da das Recht der Bergung, besonders auch in Bezug auf das zu zahlende Bergiohn manches Willkürliche in den einzelnen Staaten hat und namentlich in Bezug auf die Höhe des Berglohnes etc. auch Einheimische und Fremde nicht selten verschieden behandelt werden, so haben die Staaten durch Völkerverträge einander und besonders die beiderseitigen Unterthanen vor willkürlicher Behandlung zu schützen gesucht.

So ist im Allgemeinen Beistand in Schiffbruchsfällen den beiderseitigen Unterthanen stipulirt in den Verträgen zwischen Frankreich und Amerika 6. Februar 1778 Art. 18; Amerika und Schweden 3. Apr. 1783 Art. 20; Preussen und Amerika 10. Sept. 1785 Art. 9; Russland und Frankreich 31. Dec. 1786 Artikel 35; Russland und Portugal 1787 Art. 29.

Ferner ist gleicher Beistand den beiderseitigen Unterthanen wie Einheimischen ausbedungen in den Verträgen zwischen Dänemark und Russland 8/19. Octbr. 1782 Art. 5; Russland und Portugal 16/27. Dec. 1798 Art. 26; Preussen und Amerika 11. Juli 1799 Art. 9; Dänemark und Preussen 17. Juni 1818 Art. 25.

Sodann ist speziell festgesetzt, dass die Unterthanen des einen Staats in dem anderen nur das Berglohn zahlen sollen, was dessen Unterthanen daselbst geben müssen, in den Verträgen zwischen Holland und Amerika 8. October 1782 Art. 16; Russland und Dänemark 8/19. 1782 Artikel 35; Russland und Frankreich 31. December 1786 Art. 35; Russland und Portugal 9/20. Dec. 1787 Art. 29; 16/27. Dec. 1798 Art. 26; Russland und Schweden 1/13. März 1801 Art. 23; Schweden und Amerika 1816

47. Two Friends, M. Dougal (Robinson, l. c. I. 279).
48. cf. Kent, l. c. p. 247. 48.
49. cf. Pöhls, l. c. S. 967. 68.

Art. 10, 4. Juli 1827 Art. 15; Schweden und England 18. März 1826 Art. 3; Schweden und Preussen 14. März 1827 Artikel 1; Russland und Schweden 14/26. Febr. 1828 Art. 1[50]).

In dem Handelstractat zwischen Russland und England vom 20. Juni 1763 Art. 13 und 10/21. Februar 1797 Art. 13. ist bloss Zahlung eines mässigen Bergelohnes verabredet.

In dem Tractat zwischen Russland und Schweden 1/13. März 1801 Artikel 23 wird noch ausbedungen, dass auch die eigenen Unterthanen in der Fremde selbst bergen dürfen.

In den Verträgen zwischen Russland und Frankreich 31. Dec. 1786 Art. 35, Russland und Sicilien 6/17. Januar 1787 Artikel 16 ist festgesetzt, dass der Consul des Schiffbrüchigen zunächst die Direction des Bergens haben solle.

In Bezug auf herrenloses Gut ist bestimmt in dem Vertrage zwischen Preussen und Dänemark 17. Juni 1818 Art. 25, dass dasselbe zurückgegeben werden solle, wenn sich der Eigenthümer innerhalb eines Jahres nicht meldet, wogegen dafür die Zeit von Jahr und Tag festgesetzt ist in den Verträgen zwischen Frankreich und Hamburg 1. April 1769 Art. 12, Holland und Amerika 8. Oct. 1782 Art. 18; Amerika und Schweden 4. Sept. 1816 Art. 10, 4. Juli 1827 Art. 15.

Im Vertrage zwischen Russland und Sicilien 1787 Art. 16 ist bedungen, dass in Schiffbruchsfällen nichts unter dem Namen alter Gewohnheiten oder Rechte, gleichviel ob der Souveraine, der Städte oder von Privatleuten, solle gefordert werden dürfen, wogegen in dem Vertrage zwischen England und Frankreich 26. Septbr. 1786 Art. 37 die coutumes ausdrücklich vorbehalten werden und nur versprochen wird, dass man auf deren Beseitigung bedacht sein wolle.

---

50. Aus dieser Uebersicht der hier einschlagenden Verträge ersieht man, dass derselbe Vertrag bisweilen nicht bloss jene allgemeinen, sondern auch diese besonderen Bestimmungen enthält.

Kapitel IV.

Von den Havariefällen.

§ 153. Begriff der Havarie.

Havarie oder Haverie, auch Havarey oder Haverey, bedeutet gegenwärtig im weitesten Sinne alle ausserordentlichen Kosten [1]), besonders aber alle Schäden, welche Schiff und Ladung vom Augenblicke des Abganges bis zur Wiederkehr gehabt haben [2]).

Das Wort ist in allen neueren Sprachen immer dasselbe: Holländisch: avarye; Französisch: avarie; Spanisch: averia; Italienisch: avaria; Englisch: average; Dänisch: Haverie; Schwedisch: Hafweri.

Eigentlich bedeutet aber das Wort nicht den Seeschaden selbst, sondern die Berechnung, Aufmachung und Erstattung desselben und die zu dem Behufe vorzunehmende Zusammenwerfung von gewissen Gütern zu einer gemeinschaftlichen Masse, indem man, wie es scheint, ursprünglich nur an das dabei dachte, was man jetzt Havariegrosse oder grosse Havarie nennt. Im Dänischen heisst Haverie jetzt noch jene Erstattung. Im

---

1. Doch ist auf das Beiwort: „ausserordentlich" nicht einmal so viel Gewicht zu legen, wenn man nur nicht die sog. kleine Havarie vom Begriffe der Havarie ausschliessen will. § 155.

2. Das Span. Handelsgesetzbuch Art. 930 sagt: Havarien im rechtlichen Verstande sind: 1) alle ausserordentlichen und zufälligen Unkosten, die während der Reise des Schiffs zur Erhaltung desselben, seiner Ladung oder beider Gegenstände zusammen stattfinden; 2) die Schäden, die das Schiff erleidet von der Zeit an, wo es im Abgangsorte unter Segel gegangen, bis es im Bestimmungsorte vor Anker gelegt hat, und die Schäden, die der Ladung zustossen von der Zeit an, wo sie eingeladen wird, bis dahin, wo sie im Platze ihrer Bestimmung gelöscht wird.

Spanischen heisst averia auch Anker- oder Hafengeld, sowie auch Fourniture, provision du vaisseau. Im Englischen ist average 1) die Viehsteuer, das Frohngeld; 2) die Haverie und 3) gleiche Theilung oder Durchschnittsrechnung. Im Französischen heisst avarie 1) jeder Seeschaden, 2) Hafen- oder Ankergeld, 3) alle ausserordentlichen Ausgaben eines Schiffes.

Die Abstammung des Wortes ist sehr zweifelhaft. Loccenius (de jure maritimo lib. II. cap. VIII. apud Heineccium, scriptores de iure nautico et mar. pag. 998), Langenbeck (Hamb. Schiffs- und Seerecht S. 161) und Müller ad Struvium leiten es von dem deutschen und überhaupt germanischen Worte Haven, Havennen, Have, Hafen ab und ebenso der berühmte Sprachforscher Adelung in seinem Deutschen Wörterbuche, der desshalb jetzt Haferei schreiben will. Es wäre nach dieser Ableitung unter Havarie ein Schaden zu verstehen, dessen Constatirung und Vertheilung erst im Hafen erfolgen kann wegen der eigenthümlichen Berechnung, so dass also hiernach die jetzige sogen. Havariegrosse die ursprünglich einzige Art von Havarie gewesen wäre. Loccenius, l. c. unter Berufung auf Boxhornius (in dessen Epistol. ad Vinnium[3]) meint denn auch mit Recht, dass diese angedeutete Ableitung zusammenfalle mit der, nach welcher Havarie von dem Französischen Worte havre d. i. der Form wie der Bedeutung nach das Deutsche Hafen hergeleitet wird und möchte ich diese letztere Ableitung von havre noch der obigen von Hafen vorziehen. Es ist mir nämlich sehr wahrscheinlich, dass das germanische Wort Haverie gerade dort zuerst entstanden sei, wo das Wort Hafen oder Haven bereits das „r“ in sich aufgenommen hatte, denn nun war die Bildung sehr leicht; ferner dass das Wort im Franz. Norden oder doch in Flamland und überhaupt südlichem Holland, wo die germanische Mundart sich französirt, entstanden sei, denn einmal ist die ganze Endung und Formung des Wortes Haverie Französisch und auf der anderen Seite ist das Wort havre doch nur im Französischen Norden (statt port) um jene Zeit, wo das Wort wahrscheinlich in Uebung gekommen ist, also

---

3. Dieser Brief ist abgedruckt bei Verwer, Nederlants Seerechte (4. druk. Amsterd. 1764) pag. 215—16. Uebrigens wird hier auch eine Verwandtschaft mit dem Persischen und Scytischen angedeutet.

um 1500, üblich gewesen, da man im südlichen Frankreich sicherlich nur das romanische Wort port gebrauchte. Endlich ist diese Gegend um das nördliche Frankreich und südliche Holland so classisch für die Bildung des Seerechts, seiner Begriffe seiner Wissenschaft, sind dort so viele und so vortreffliche Producte seerechtlicher Art in den Rôles d'Oléron, in den verschiedenen Flamländischen, Holländischen und Friesischen Seerechten aus dem 12. bis 14. Jahrhundert hervorgegangen, dass es wirklich nicht Wunder nehmen kann, wenn man dort auf diesem classischen Boden des Seerechts die erste Entstehung und den ersten Gebrauch eines seerechtlichen Wortes suchen mag, besonders wenn so mancherlei Gründe vorzuliegen scheinen, die dies anderweitig mehr als wahrscheinlich machen. Zuletzt aber scheint dafür noch dies zu sprechen, dass die Beiwörter (adjectiva, epitheta), welche man zu dem Worte Havarie mit der Zeit zu setzen sich gewöhnt hat, um die verschiedenen Arten der Havarie zu bezeichnen, vorzugsweise Französisch sind und dass man dieselben auch in anderen Sprachen, namentlich im Holländischen und Deutschen beibehielt, Havariegrosse etc. Es geschah dies zum allerwenigsten in dem dunklen Gefühle, dass das Wort einen Französischen Anstrich, wenn auch nicht eine reine Französische Geburt habe. Freilich ist diese formale Transplantation zum grossen Theile der Weltberühmtheit der berühmten ordonnance de la marine von 1681 zuzuschreiben, in der sich jene Eintheilungen finden und nun um so leichter sich verbreiteten, obgleich festzuhalten ist, dass jene Eintheilungen und jene Französischen Bezeichnungen dafür viel älter sind, als die Ordonnanz und nicht erst durch sie geschaffen wurden. Denn schon der Holländer Weijtsen (in seinem Tractat van de avarijen, der zuerst 1600, dann 1617, 1651 etc. erschienen ist) braucht die Benennung avarije commune, avarije grosse, wo also das Adjectiv und namentlich auf seine Stellung hinter dem Subjecte völlig Französisch ist. — Vielleicht darf auch dies mit in Anschlag gebracht werden, dass im Französischen (und wahrscheinlich durch Transplantation auch im Spanischen, wie zu Anfang dieses § bereits erwähnt ist) das Wort avarie, averia gerade auch eine Hafenabgabe, das sogen. Hafen- oder Ankergeld bedeutet, woraus um so mehr hervorleuchtet, dass man bei Havarie an Hafen, havre, zu denken gewohnt war.

Verwer in den Anmerkungen zu seiner Ausgabe von Weijtsen, tractat van Nederl. avarijen (in Verwer, Nederlandts Seerechten. 4. druk. Amsterdam 1764 pag. 220) leitet das Wort von haven, Flämisch aven. Dieser Autor stellt seine Ableitung des Wortes Havarie in Analogie mit der Ableitung des Wortes Bodmerei von Boden (Holländisch bodem). Die Transplantation dieses ursprünglich mehr im Nordwesten Europa's üblichen Wortes nach den südlichen, namentlich romanischen Staaten ist aber wie Verwer mit Recht bemerkt, ebenso wenig zu verwundern, als die von Kaplaken, Italienisch Cappalace, Ballast, balastro etc.

Uebrigens für unsere germanische Ableitung spricht auch schon die späte Entstehung dieses Wortes. Im Consulat, im Seerecht von Wisby findet sich noch keine Spur davon, und Verwer l. c. behauptet, dass vor dem Jahre 1500 dasselbe in Urkunden nicht gefunden werde. Es ist unter Andern das Wort auch noch nicht zu finden in dem Lübischen Seerecht (Buch 6. der Statuten von 1586), noch in dem alten Hanseat. Seerecht von 1591 und auch in dem revidirten Hanseat. Seerecht v. 1614 findet es sich nur in der Titelrubrik (von Seewurf u. Haverey), nicht im Texte, obgleich die in den beiden letztgenannten Urkunden buchstäblich übereinstimmenden Artikel (Lübecker Stat. IV. 2. Art. 1. und Revid. Hanseat. Seerecht VIII. Art. 1.) auf die Ableitung vom Worte Hafen eine Anspielung zu enthalten scheinen: „Ist ein Schiff in Wassers Noth, also, dass man „Güter auswerfen muss: solcher Schade der geworfenen Güter „gehet über Schiff und Gut, welches im Schiff erhalten wird, „dergestalt, dass die Schiffsfreunde und auch der Kaufman „denselben, ein jeglicher an seiner quota, soviel er an Schiff und „Gut haben mag, bezahlen muss, als das Gut gelten möchte, in „dem Haven, dahin sie zu segeln bedacht waren, da dann „auch alsofort die Vergleichung und Bezahlung geschehen soll.“ Doch findet sich der Ausdruck groote haverije bereits in dem Placat Kaiser Karls V. 1551 Art. 41. Auch sagt Verwer, dass Havarie ursprünglich nur ein bei den Kaufleuten übliches Wort gewesen sei. Die älteren Schriftsteller, wie Loccenius l. c. und Weijtsen l. c. erklären es alle als gemeinsame Contribution und sagt Loccenius, dass das Wort tributio s. tributum sive collatio anderweitig dafür üblich sei. Die Juristen

scheinen im 16. Jahrhundert dies Wort aus der Kaufmannssprache in ihre Wissenschaft und Praxis aufgenommen zu haben.

Andere wie Weijtsen l. c. § 1., leiten es von dem griechischen ἀβαρὸς (βάρος, die Last, mit dem alpha privativum) ab; doch bemerkte schon Verwer l. c. mit Recht, dass man hier nicht erst nach Griechenland zu laufen brauche.

Marshall (on insurance p. 535) glaubt nach Cowper, es stamme von einem Lateinischen mittelalterlichen Worte averagium her, womit denn das Englische average unmittelbar zusammenhänge und welches von averare, transportiren abstammen soll. Wenn ich das Wort einmal aus dem Lateinischen oder überhaupt Romanischen ableiten wollte, so würde ich vorziehen, es mit avertere, per adversionem zusammenzustellen und darnach die ursprüngliche Bedeutung von dem Englischen average bestimmen, welches dann mit Modificationen zu den übrigen Völkern gewandert sei. Koch (Preuss. Recht I. § 438 Note 3) hält es allerdings für wahrscheinlich, dass das Deutsche Haverie von dem Englischen average, Durchschnittsrechnung, herrühre und nur eine besondere Deutsche Endung angenommen habe. Doch scheint diese ganze Conjectur wegen der Romanischen Abstammung unhaltbar.

Millar (on insurance p. 334) leitet es von dem Deutschen halb, halbers, soviel wie Theilnehmer, her, so dass damit unmittelbar die Vertheilung des Schadens auf das gerettete Schiff und Gut im Fall der Havariegrosse bezeichnet wäre.

Just Henning Böhmer (de discrimine tempestatis c. II. § 25) kommt, nach der Ansicht Pöhls l. c. Seite 626 der Sache am nächsten, indem er Haverie von dem Deutschen Habe ableitet. Dies ist denn auch Pöhls Ansicht, der sich dessbalb darauf beruft, dass im Cons. del mare cap. 61 und 90 die Kaufmannsgüter bereits als Habe bezeichnet würden. Ebendahin erklärt sich Pardessus l. c. n. 731, indem er sagt, dass im 12. u. 13. Jahrhundert die verschiedenen seehandeltreibenden Nationen am Mittelmeer gemeiniglich mit dem Ausdruck: l'avers, l'aver, le haver, l'avoir oder im Plural les havers oder avers die Waaren der Schiffsladung bezeichnet hätten und dass gewisse Kosten und Gebühren des Schiffes, welche in jenen Zeiten gemeinschaftlich von den Ladungsinteressenten getragen werden mussten, zu einer eigenthümlichen Rechnungsführung Anlass gegeben hätten, welche compte des avers oder de l'averie genannt wäre, wozu

die einzelnen Ladungsinteressenten jeder im Verhältniss seines avers vom Schiffer herangezogen wurden. Uebrigens bedeutet noch jetzt das Pluralitantum averi im Italienischen: Vermögen, Güter.

Indessen wenn das Wort wirklich so alten und zwar romanischen Ursprunges sein sollte, so wäre es doch sehr merkwürdig, dass in den alten Seerechten romanischer Sprache (Consolato und Rôles von Oléron) das Wort noch gar nicht vorkommt. Sonst hat diese Ableitung allerdings viel für sich und sollten wirklich Urkunden über die frühe Existenz des Wortes nachgewiesen werden, so würde allerdings der Mangel des Wortes in den alten Seerechten eben nur als zufällig zu betrachten sein. Das Naturgemässe der Wortbildung wie Geschichtliches möchte mich gerade für diese Ableitung des Wortes bestimmen, wenn nur dieselbe urkundlich mehr constatirt werden könnte. Bis jetzt scheint sie aber nichts mehr als eine geistreiche Hypothese, mit der unsere obige Ableitung fürs Erste noch völlig ebenbürtig concurriren darf. Es würde aber darnach avarie, Havarie fürs Erste bedeutet haben; Zusammenwerfung aller Güter eines Schiffes, um gemeinschaftlich gewisse Kosten und Ausgaben der Reise, namentlich in den ausserordentlichen Fällen eines Seeschadens bei Gelegenheit des Seewurfes zu tragen, also ganz dasselbe, was es auch nach unserer Ableitung ursprünglich bedeutete. Und Pardessus l. c. sagt ausdrücklich, dass der Ausdruck avarie in Spanien, Italien und Frankreich zuerst für Contribution genommen und erst später die zweite Bedeutung des Seeschadens selbst angenommen habe und zwar zuerst des Seeschadens, den der Versicherer zu tragen übernommen, sodann jedes Seeschadens überhaupt.

Auch liesse sich annehmen, dass das Wort in Analogie und gleichsam als ein ergänzender Begriff gegenüber dem Worte Bodmerei entstanden sei. Wie dieses nämlich seinem Ursprunge nach auf den Boden des Schiffes, auf das Schiff hinweist und dies als Sicherung für die nach dem Bodmereivertrage aufgenommene Gelder dient, so dient die gesammte Habe des Schiffes — (Schiff und Ladung, obgleich man dabei vorzugsweise an die eingeladene Habe, an die Waaren, Güter, Ladung, als den in der Regel kostbareren Theil denkt) — soweit sie beim Seewurf gerettet ist, zur Sicherung der zur Abwendung der gemeinsamen Gefahr für Schiff und Ladung geworfenen Theile

von Schiff und Ladung und wird auf sie der den einzelnen Eignern erlittene Schaden an Schiff und Gut vertheilt. Haverei würde dann gleichfalls auch nach dieser Ableitung ursprünglich nur auf die jetzige sog. Havariegrosse sich bezogen haben[4]).

§ 154. Eintheilungen.

Indem man das Wort Havarie seit den letzten Jahrhunderten in einer sehr umfassenden Bedeutung zu nehmen sich gewöhnte und darunter alle ausserordentlichen Ausgaben, besonders allerdings die Seeschäden und ganz speziell die zur Rettung von Schiff und Ladung, jenem oder dieser oder beiden absichtlich zugefügten Beschädigungen des Schiffes und der Ladung verstand, so entstanden nach und nach folgende Eintheilungen:

1) Havarie ordinäre oder auch commüne oder kleine oder einfache Havarie; siehe § 155.
2) Particuläre oder auch einfache Havarie; siehe § 156.
3) Havariegrosse oder auch gemeinschaftliche Havarie.

§ 155. Ordinäre oder uneigentliche Havarie oder sogenannte kleine Unkosten.

Havarie ordinäre oder commüne oder auch commune oder gemeinschaftliche oder kleine Havarie. Hierunter werden alle gewöhnlichen Unkosten verstanden, die ein beladenes Schiff theils im Ausgangshafen, theils auf der Reise und bis es im Bestimmungshafen festgemacht ist, regelmässig und abgesehen

---

4. Der geehrte Praktiker von Leser möge diese gelehrte, allerdings mehr philologische Untersuchung nachsichtig beurtheilen. Sie schien mir aber einmal zur Aufklärung des Begriffes der Havarie nothwendig und sodann zugleich von geschichtlichem Interesse zu sein, welches auch eine praktische Arbeit wie die vorliegende nicht ganz verschmähen darf. Emerigon l. c. I. 601. macht sich die Sache freilich leicht, indem er sagt, die Abstammung sei noch nicht festgestellt und Boulay-Paty l. c. IV. 433 meint dasselbe.

von eigentlichen Seeschäden zu entrichten hat[5]). Diese Unkosten werden bisweilen und zwar richtiger Hafen- oder Revierkosten genannt, oder auch wohl als uneigentliche Havarie etc. bezeichnet. Namentlich gehören dazu: das sog. Ankergeld, welches in den Häfen zu entrichten ist; die Lootsengelder; die Feuergelder, d. h. Abgaben zur Erhaltung der Leuchtthürme; Tonnen- und Baakengelder; Hafengelder; ordinäre Quarantänegelder; der gemeinschaftlichen Zölle d. h. solche, welche nicht für das Schiff und die Ladung allein entrichtet werden; Schontenfrachten und Löschungskosten; Abgaben an die Seebehörden und Kastelle; Kosten der Konvoien und Admiralschaften; auch wohl (z. B. nach Preuss. Rechte II. 8. § 1778—1780) die zur Bergung des Schiffes und der Ladung verwendeten Aufeisungskosten bis zu einem Thaler auf die Last[6]).

Es werden nun zwar auch wohl noch jetzt solche Kosten von Schiff und Ladung gemeinschaftlich getragen, woher der Name avarie commune, obwohl die Bezeichnung ordinaire üblicher ist; — doch geschieht dabei die Vertheilung nicht wie bei der Havariegrosse über den und nach dem Werth des Schiffes und der Ladung, sondern in der Weise, dass das Schiff einen gewissen Theil zu tragen hat und das Uebrige über die Ladung nach Lastenzahl vertheilt wird. Dabei pflegt das Verhältniss das zu sein, dass das Schiff ein Drittel und die Ladung zwei Drittel des Betrages zahlt. Doch kann der Frachtcontract natürlich ein Anderes bestimmen. Reisende sind für ihre Person und Reiseeffecten zur kleinen Havarie beizutragen nicht schuldig. Preuss. Recht l. c. § 1784. In neueren Zeiten ist aber diese ganze Repartition der bezeichneten Unkosten und somit diese ganze sog. ordinäre Havarie mehr und mehr in Abkommen gerathen, indem der Schiffer die Ausgaben für seine Ladung und namentlich überhaupt der Rheder die eigentlichen Reiseunkosten allein zu tragen haben oder sich der Schiffer allenfalls statt der ordinären

---

5. Das Preuss. Recht l. c. § 1775 sagt ausdrücklich, dass die bezeichneten Unkosten sowohl im Ausgangs- als im Bestimmungshafen zur kleinen Havarie gehören.

6. Vergl. Preussisches Recht l. c. mit Spanischem Handelsgesetzbuch, Artikel 933.

Havarie gewisse und zwar gewöhnlich zehn[7]) Procente festsetzt, die von der Fracht zur verhältnissmässigen Deckung jener Ausgaben entrichtet werden. Es wird jetzt gewöhnlich die Frachtsumme so hoch berechnet, dass eben schon jene Kosten der Havarie-Ordinäre dadurch mitgedeckt sind und nun der Befrachter oder Empfänger nichts mehr dafür zu entrichten hat. Dadurch ist denn diese ordinäre Havarie fast völlig aus der Praxis verschwunden.

Einige Seerechte, z. B. das Französische[8]), rechnen bereits diese kleine oder ordinäre Havarie gar nicht zur Havarie, sondern haben den Grundsatz, dass der Rheder, der für die Fracht den Transport übernommen hat, aus der Frachtsumme alle Reiseunkosten allein zu tragen hat. Auch das Holländ. Handelsgesetzbuch Artikel 698 kennt sie nicht mehr, sondern unterscheidet nur zwischen 1) Havariegrosse, die es auch gemeinschaftliche nennt, und 2) einfacher oder besonderer Havarie.

Das Preuss. Recht l. c. § 1774 verglichen mit § 1785 und 1900 kennt noch alle drei Arten der Havarie. Ebenso noch das Span. Handelsgesetzbuch Artikel 933—936, welches die Havarie dieses § die kleinen Unkosten oder die ordinäre Havarie (Art. 933) nennt und darunter eben die bei der Schiffahrt vorfallenden, mehr gewöhnlichen als ausserordentlichen Ausgaben versteht[9]).

Auf diese kleine Havarie hat wohl der im Seerecht vielfach auftauchende, indessen nur in den Fällen der Havariegrosse wahrhaft consequent durchgeführte Grundgedanke gebracht, dass zwischen Schiff und Gut eine Art Gemeinschaft stattfinde. Diese

7. Büsch, Darstellung der Handlung Buch IV. Kap. 2. § 2.; in den sämmtlichen Schriften I. Seite 309. Die Kaplaken betragen nicht selten 5 Procent, so dass in den Certepartien nicht selten bedungen ist: „15 Procent für kleine Havarie und Kaplaken".

8. Doch ist die Definition von Havarien Art. 397 des Code de com., wonach 1) alle ausserordentlichen Kosten und 2) alle Schäden von Schiff und Ladung dahin gehören, etwas im Widerspruch mit der blossen Annahme von zwei Arten der Havarie (1. grosse oder commune und 2. simple oder particulaire), in art. 399.

9. Trotzdem aber definirt das Span. Recht die Havarie im Allgemeinen so, dass leicht diese kleine Havarie ausgeschlossen bleibt. Siehe die Definition oben Note 2.

Gemeinschaft ist aber in neueren Zeiten, namentlich seitdem die Kaufleute selbst ihre Güter nicht mehr begleiten und demnach die materielle Gemeinschaft zwischen Schiff und Gut nicht mehr durch eine Art von persönlichem Verhältnisse zwischen den auf demselben engen Raume des Schiffes Wochen und Monate lang lebenden Personen des Schiffers (als Repräsentanten der Schiffseigner) und der Befrachter als der Ladungseigenthümer unterstützt wird, mehr und mehr eine lose geworden und hat sich eigentlich nur in Bezug auf den Fall der Havariegrosse consequent durchgebildet, wenn auch Spuren in anderen Instituten des Seerechts zahlreich sich zu finden scheinen.

§ 156. Particuläre Havarie.

Zur sogen. particulären oder einfachen oder besonderen Havarie gehören alle Schäden und Kosten, welche nicht gemeinschaftlich von Schiff und Gut getragen werden, sondern die der einzelne Befrachter oder der Rheder, wen von Beiden und soweit sie jeden treffen, zu tragen sind. Sind solche Schäden durch Zufall herbeigeführt, so gilt einfach die Regel: casum sentit dominus. Dasselbe wird denn auch gelten müssen, wenn die Schäden aus Mängeln der Sachen selbst (z. B. wenn sie wegen ihrer inneren oder äusseren Beschaffenheit von selbst verderben) oder von höherer Gewalt herrühren. Doch ist hier überall die Voraussetzung festzuhalten, dass nicht besondere Umstände obwalten, die den Schaden in Havariegrosse bringen. Ferner versteht es sich von selbst, dass derjenige, welcher vertragsmässig das Risico in den Fällen des Zufalles, der höheren Gewalt etc. zu tragen übernommen hat (Versicherer), dem verletzten Eigenthümer (Versicherten) den Schaden nach Massgabe der besonderen Vertragsbestimmungen zu ersetzen hat.

War der Verletzte selbst Schuld daran, so heisst es: quod sua quisque culpa damnum sentit, non intelligitur sentire, d. h. er hat den Schaden allein zu vertreten und zu tragen und kann desshalb Niemand in Anspruch nehmen. Wurde aber dergleichen Havarie durch Schuld eines Anderen dem Verletzten zugefügt, so hat der Eigenthümer der verletzten Sachen eine Klage auf Entschädigung gegen den Autor und gegen diejenigen, die für seine Handlungen haften.

Es lassen sich im Allgemeinen die hieher gehörigen Kosten und Schäden im Gegensatz zu den übrigen Havariefällen am besten negativ dahin bestimmen: 1) dass davon die sog. kleinen Unkosten der ordinären Havarie auszuschliessen sind, indem von diesen die § 155 aufgestellten Grundsätze gelten, und sodann 2) das die Schäden und Kosten, welche in Havariegrosse gemeinschaftlich auf Schiff und Gut vertheilt werden und welche sich im Allgemeinen dadurch charakterisiren, dass sie mit einer gewissen Absichtlichkeit und zum Zwecke der gemeinschaftlichen Errettung von Schiff und Gut aus einer obschwebenden Gefahr herbeigeführt werden, nicht zur particulären Havarie gehören[10].

Also sind zur particulären Havarie namentlich alle gewöhnlichen Fälle des Schiffbruches, der Strandung, der An- und Uebersegelung, sei es, dass sie durch Zufall oder fremde oder eigene Schuld erfolgen, zu rechnen, doch immer den Fall der Havariegrosse ausgenommen.

Die älteren und neueren Seerechte heben aber besonders folgende einzelne Fälle als zur particulären Havarie gehörig hervor[11], ohne dass man sagen könnte, dass damit Alles erschöpft sei.

1) Die Schäden und Verluste, die dem Schiffe oder der Ladung zustossen durch eigene Verderbniss (also durch Wurmfrass z. B. oder Fäulniss oder Moderung oder Brennung), sowie durch Sturm, Nehmung, Schiffbruch oder zufällige Strandung, überhaupt durch das, was man höhere Gewalt nennt.

2) Berglohn und die bei der Bergung aufgewandten Kosten.

3) In Bezug auf partiellen Verlust am Schiffe gehören namentlich hieher alle Verluste und erlittenen Beschädigungen

---

10. Das Holl. Recht l. c. Art. 701 sub n. 7. drückt sich so aus: Zur particulären Havarie gehören im Allgemeinen aller Schaden, Verlust und die aufgewendeten Kosten, die nicht verursacht oder aufgewendet sind, vorsätzlich und zur Erhaltung und zum allgemeinen Besten von Schiff und Ladung, sondern die erlitten sind durch, oder aufgewendet zum Behufe des Schiffes allein, oder für die Ladung allein, und welche demzufolge nicht unter Havariegrosse gehören.

11. Vergl. Preuss. Landrecht II. 8. § 1900—1905; Holländ. Handelsgesetzbuch Art. 701, 707; Spanisches Handelsgesetzbuch Art. 934; Franz. Handelsgesetzbuch Art. 403.

an Ankertauen, Ankern, Tauen, Segeln, Bugspriet, Stengen, Raaen, Booten und Schiffsgeräthen, Schiffs-Kriegswerkzeugen und Munition etc., durch Sturm oder anderes Seeunglück.

4) Ferner sind hieher zu zählen alle Ausgaben, welche erforderlich sind, um alle bisher bezeichneten Verluste und Beschädigungen, sei es des Schiffes oder seiner Theile, sei es der Ladung und der einzelnen Frachtstücke, wieder zu decken oder auszubessern. Also namentlich gehören hieher auch alle besonderen Reparaturen der Fustagen und die Kosten der Erhaltung von den beschädigten Waaren. Doch ist auch hier immer die Voraussetzung zu machen, dass das Eine oder das Andere nicht die unmittelbare Folge eines Unfalles ist, der zur Havariegrosse Veranlassung gibt.

5) Der Sold und Unterhalt der Besatzung eines Schiffes, sowie alle anderweitigen Ausgaben während der Liegezeit, sowie auch schon während des Transportes nach dem etwanigen Prisenorte, also überhaupt alle bei einem Reclame aufgelaufenen Kosten und Ausgaben[12]), wenn das Schiff auf einen rechtmässigen Befehl oder von höherer Hand angehalten oder unter Embargo gelegt worden ist. Doch ist hier, mit dem Span. Rechte l. c. Artikel 935 sub n. 3, in Bezug auf Sold und Unterhalt der Besatzung die Bedingung hinzuzufügen, wenn die Befrachtung zu etwas Gewissem für die Reise und nicht etwa gerade dahin abgeschlossen war, dass dergleichen Reclamekosten in irgend einer Weise gemeinschaftlich zu tragen seien, welche Verabredung in Kriegszeiten die Rheder sich leicht ausbedingen mögen. Auch von den Kosten und Verlusten, die in Folge des Reclames die Ladung treffen, gilt ganz dasselbe, falls auch hier nicht etwas Besonderes in Bezug auf deren Tragung verabredet ist, z. B. dass diese Kosten die Frachtsumme vermindern sollen etc. Wenn die Aufbringung wegen Mangel an gehörigen Schiffspapieren erfolgt, so wird man gegen den schuldigen Kapitain (Rheder) einen Regress gestatten dürfen wegen aller solcher Ausgaben. Geschah die Aufbringung wegen Contrebande, so ist

12. Das Holl. Recht l. c. Art. 701 sub n. 4. fügt aber die Beschränkung hinzu: dafern das Schiff allein oder die Ladung allein angehalten ist. Denn sonst sollen diese Kosten in Havariegrosse berechnet werden. — Siehe unten § 165.

der Regress gegen den zu gewähren, der ohne Wissen des Kapitains dergleichen an Bord gebracht und namentlich auch gegen den Kapitain, der ohne Wissen der anderen Ablader, von einem Ablader Contrebande mala fide eingeladen hat. Siehe auch n. 13 als Ergänzung.

6) Alle Kosten im Nothhafen, wenn derselbe wegen der in diesem § bezeichneten Beschädigung gesucht werden muss, auch wohl wenn man dort Proviant (oder Trinkwasser), der unverschuldeter Weise ausgegangen ist, einnehmen muss. Beim Verschulden Jemandes trägt natürlich dieser die dem Schiff und der Ladung durch das Angehen des Nothhafens aufgelaufenen Kosten. — Siehe aber § 165.

7) Die Erhöhung der Fracht und die Kosten des Ladens und Löschens, welche, wenn ein Schiff während der Reise seeuntüchtig wird, in den Fällen auflaufen, wo die Güter mit einem anderen Schiffe entweder von dem Schiffer für Rechnung der Ablader oder von letzteren selbst weiter transportirt werden.

8) Der Sold und Unterhalt der Schiffsbesatzung während das Schiff in Quarantäne liegt, übrigens gleichviel, ob das Schiff auf die Reise oder monatsweise gemiethet ist.

9) Der dadurch entstandene Verlust an Gütern, dass dieselben durch den Kapitain in einem Nothhafen unter dem Werthe verkauft sind, zur Bezahlung von Proviant oder um die Schiffsbesatzung zu bergen oder um irgend eine andere Ausgabe für das Schiff zu bestreiten. Den Ausfall trägt hier der Schiffer (Rheder) und muss er die Eigenthümer der Güter entschädigen. Der Fall der Havariegrosse ist immer ausgenommen. § 165.

10) Jeglicher Schaden, der die Ladung oder das Schiff durch Nachlässigkeit, Versehen oder Baraterie des Kapitains oder der Mannschaft trifft und zwar z. B. dadurch, dass die Luken nicht gehörig verwahrt oder die Güter nicht gehörig gestaut oder gelüftet oder umgeschippt etc., oder dass das Schiff nicht hinreichend festgemacht oder schlechtes Winde- und Hebezeug angewandt worden waren. Dabei versteht es sich von selbst, dass die Eigenthümer der verletzten Sachen gegen die Schuldigen den Regress haben und dass sich namentlich die Eigenthümer der Ladung noch besonders an Schiff und Fracht selbst halten können.

11) Der Schaden, den das Schiff oder die Ladung dadurch erleidet, dass ersteres segelnd, oder vor Anker liegend, oder

am Lande festgemacht, mit einem anderen Schiffe zusammenstösst. Wenn dieses zufällig geschieht und nicht vermieden werden kann, so trägt jeder Verletzte seinen eigenen Schaden; liegt eine Verschuldung vor, so darf der Verletzte gegen den Schuldigen auf Entschädigung klagen. Siehe übrigens § 139. S. 11

12) Wenn Kaper oder Seeräuber das Schiff plündern.

13) Wenn Waaren wegen Contrebande confiscirt oder überhaupt Schiff und Ladung aufgebracht werden, wo aber Rheder und Schiffer, welche ohne Vorwissen der Anderen Contrebande aufgenommen haben oder die nöthigen Schiffspapiere, wenn deren Mangelhaftigkeit der Grund des Aufbringens ist, verabsäumt haben, und ebenso die Ablader verantwortlich werden, wenn sie ohne Wissen des Schiffers Contrebande (vielleicht unter falscher Angabe des Inhalts der Fustagen) eingeladen haben. Siehe bereits n. 5. als Ergänzung.

14) Wenn der Schiffer das Schiff, nicht um die Ladung, sondern in der Absicht, um das Leben oder die Freiheit der Besatzung zu retten, vorsätzlich stranden lässt.

15) Kann ein Schiff wegen vorhandener Sandbänke, Untiefen oder überströmter Bänke mit seiner vollen Ladung weder von dem Abgangsplatze abgehen, noch an den Bestimmungsplatz gelangen, und muss also ein Theil der Ladung mit Lichtern herangebracht oder resp. in Lichtern gelöscht werden, so wird das Lichterlohn zwar nach Holl. Rechte l. c. Art. 702 nicht ausdrücklich für Havarie gehalten. Da jedoch nach demselben Holl. Rechte alle Kosten dem Schiffe zur Last fallen sollen, es sei denn, dass durch Connossemente oder Certepartien eine andere Bedingung gemacht wäre, sowie aus Gründen der Analogie scheint es zweckmässig, auch diesen Fall zur Havarie particulär zu ziehen. Um so mehr muss dies geschehen, wenn jene Sandbänke etc. nicht stets vorhanden sind, sondern erst durch irgend einen Zufall und vielleicht gar nur zeitweilig erst entstanden sind. Siehe § 119 n. 4. S. 338 und § 93 und 97.

16) Ueberhaupt aber ist festzuhalten, dass in allen Fällen der particulären Havarie nicht weniger wie der Havariegrosse dieselben Grundsätze auf das Hauptschiff wie auf das Lichterschiff anzuwenden sind. Holl. Recht l. c. Art. 703. Doch wird bei der vorläufigen Einladung in Lichterschiffen im Falle der Havariegrosse eine Gemeinschaft zwischen Hauptschiff u. Lichterschiff und deren Waaren nur unter gewissen Bedingungen und

erst von einem gewissen Zeitpunkte an eintreten können. Siehe die folgenden Kapitel, besonders aber § 165.

17) Wenn innerliche Fehler des Schiffes, dessen Unfähigkeit die Reise zu machen oder Verschulden und Nachlässigkeit des Schiffers oder des Schiffsvolkes den Schaden oder die Unkosten verursacht haben, so ist nur particuläre Havarie vorhanden und sind die letzteren, wenn sie auch immerhin zum Besten von Schiff und Ladung freiwillig und nach vorangegangener erforderlicher Berathung gemacht sind, keine gemeinschaftliche Havarie. So Holl. Recht l. c. Art. 700, siehe aber. § 163. S. 76. 78.

§ 157. Havariegrosse.

Zur grossen oder gemeinschaftlichen Havarie oder sogen. Havariegrosse werden im Allgemeinen alle Kosten und Schäden an Schiff oder Ladung gerechnet, die vorsätzlich gemacht werden, um das Schiff, die Ladung oder einen Theil derselben aus einer bekannten und wirklichen Gefahr zu retten.

Diese vorläufige Definition des Spanischen Handelsgesetzbuches Art. 936 mag hier genügen. Es soll aber die wichtige Lehre von der Havariegrosse vollständig und in ihrem Zusammenhange Kapitel V—VII. dieses Abschnittes separat abgehandelt werden.

§ 158. Clausel: Frei von Havarie.

Die Clausel: „frei von Havarie“ oder auch von einer besonderen Art der Havarie, namentlich der Havariegrosse, in den zwischen Versicherer und Versicherten abgeschlossenen Documenten muss selbstverständlich die Wirkung haben, dass eben der Versicherer nur soweit hafte, als die oder diese Art der Havarie nicht reicht, sofern nicht solche Beschränkungen der Assecuranzhaftungen in den einzelnen Landen verboten sind oder falls nicht eine versteckte Betrügerei zum Grunde liegt. In einer solchen Versicherung liegt dann nur, abgesehen von Versicherungen gegen andere als eigentliche Gefahren der See, also abgesehen von Versicherungen gegen Seeräuber, Kaper etc., dass der Versicherer haften wolle, wenn das Schiff (mit Ladung) wirklich abandonnirt werden musste, also der extremste Fall des

Seeunglückes, da man dies im gewöhnlichen Sprachgebrauch nicht als Havarie bezeichnet. Es sind also alle mässigen Verluste von der Haftung des Versicherers ausgeschlossen.

Ueberschreiten aber die Verluste die Grenzen bis wohin die Havarieklage statt hat, so kann der Versicherer die Clausel nicht mehr entgegensetzen, also in allen Fällen wo der Verlust als ein totaler oder fast als ein totaler anzusehen ist. Mittelst dieses Grundsatzes lässt sich folgende Frage lösen: Wenn ein Schiff, das mit der Clausel „frei von Havarie" versichert war, sich in Gefahr befand unterzugehen, und durch die Mannschaft abandonnirt wurde, dann aber durch ein anderes Schiff geborgen wird, dem dafür ein Berglohn gebührt, so fragt es sich, ob die Versicherer, unter Berufung auf jene Clausel, sich weigern können diese Gefahr zu bezahlen. Dies möchte zu verneinen sein, falls nur die Mannschaft redlich verfahren ist. Jene Clausel beschränkt die Verpflichtung allzusehr und es wäre unbillig, gegen den Versicherten, beim Eintreten jenes Falles, irgend wie noch zu Gunsten des Versicheres eine Präsumtion machen zu wollen [13].

Wenn dagegen die Clausel: frei von Havarie in Documenten zwischen Befrachter und Verfrachter, also namentlich in Connossementen und Certepartien beliebt ist, so kann das gewiss nirgends relevant sein, wenn durch Schuld des einen oder des anderen Contrahenten oder deren Repräsentanten (Schiffer, Supercargo) die Havarie sich ereignete. Sonst wird bei der ordinären und particulären Havarie allerdings überall eine Befreiung stattfinden, die aber in Bezug auf die letztere eigentlich immer schon vorhanden ist, eben weil sie nur eine particuläre ist. Im Falle der Havariegrosse ist aber die Clausel gegenüber den anderen Ladungsinteressenten für völlig wirkungslos zu halten, indem auch ein solcher verclausulirter Befrachter unbedingt zur Contribution wird beitragen müssen, denn Rechte Dritter, d. h. hier die Rechte der Ladungsinteressenten zur gemeinschaftlichen Deckung ihres Schadens aus der Havariegrosse durch Contribution können durch unsere Verträge nicht geschmälert werden. Höchstens wird man den so verclausulirten Befrachter berechtigen dürfen, von dem Verfrachter eine Ent-

---

13. Vergl. Pardessus, l. c. n. 858 und Code de c. fr. Art. 409.

schädigung nachträglich für das zu verlangen, was er zur Contribution hergeben musste. Nur in dem Falle, wo ein einziger Befrachter dem Verfrachter gegenübersteht, wird die Clausel die Kraft haben, die Contribution abzuwenden. Doch auch hier unbeschadet der Rechte der Versicherer.

§ 159. Anlaufen eines Nothhafens [14])

Nothhafen ist derjenige Hafen, in welchen das Schiff aus einem zufälligen Grunde einzulaufen genöthigt ist, ohne dass seine anfängliche und ordentliche Bestimmung darauf gerichtet war und indem eine gewisse Nothwendigkeit dazu treibt. Dies Anlaufen kann aus vielerlei Gründen geschehen. Geschieht es durch Jemandes Verschulden, so hat dieser alle Kosten zu tragen und namentlich die Ladungsinteressenten wegen des Verzuges der Reise in jeder Beziehung zu entschädigen.

Gerechte Gründe sind; 1) Mangel an Lebensmitteln, sofern derselbe nicht durch irgend Jemandes Schuld verursacht war; 2) die begründete Furcht vor Feinden und Seeräubern; 3) Jeder dem Schiffe zugestossene Unfall, wodurch selbiges ausser Stand gesetzt wird, die Fahrt fortzusetzen.

Doch ist auch bei den letzteren Punkten überall vorauszusetzen, dass das Anlaufen nicht aus Betrug, Nachlässigkeit und strafbarem Mangel an Voraussicht des Rheders oder Schiffers entstehe, wenn diese nicht den Abladern zu Entschädigungen verbunden sein sollen: was sonst nicht der Fall ist.

Sofern nicht die Unfähigkeit des Schiffes zur Fortsetzung der Fahrt in Folge der Havariegrosse eingetreten ist [15]), so hat der Rheder oder Verfrachter für sich die Kosten des Anlaufens des Nothhafens zu tragen; es ist das also particuläre Havarie. Auch müssen die Ablader die dadurch für sie entstehenden Verluste tragen, wenn nicht eine Schuld Jemandes vorliegt.

---

14. Vergl. besonders Span. Handelsgesetzbuch Art. 968—981, wo diese Lehre im Zusammenhange dargestellt wird.

15. cf. Preussisches Recht l. c. § 1825. 26. und unten die Kapitel über Havariegrosse.

Ueberhaupt ist von den Rechten und Pflichten des Schiffers auf der einen und von den Rechten und Pflichten der Befrachter auf der anderen Seite während des Aufenthaltes im Nothhafen, — namentlich in Bezug auf den Verkauf beschädigter oder durch die Verzögerung der Reise zu verderben drohender Güter, sowie auf den Verkauf von Gütern, um durch den Erlös zur Fortsetzung der Reise in den Stand gesetzt zu werden, sowie von dem Recht und der Pflicht des Kapitains, ein ander Schiff zum Weitertransport zu nehmen, endlich von derselben Befugniss der Ablader und von der dann modificirten oder nicht modificirten Frachtzahlung — bereits oben in den betreffenden Abschnitten gesprochen. Siehe besonders § 64, 72, 118, 119, 121, 132.

Nach den meisten Seerechten ist der Kapitain vor dem Anlaufen eines Nothhafens ausdrücklich zur Berufung des Schiffsrathes verpflichtet; auch sollen wohl dazu die anwesenden Ladungsinteressenten, resp. Supercargo gezogen werden. Doch wird man überall dem Kapitain eine entscheidende Stimme einräumen müssen, der dann nachträglich sein Benehmen rechtfertigen muss und den Widersprechenden ihre Proteste und Reclamationen zu bescheinigen verbunden ist.

Sobald der Beweggrund zum Anlaufen eines Nothhafens aufhört, darf der Kapitain die Fortsetzung der Reise nicht weiter verschieben, und er wird für den durch freiwillige Zögerung entstandenen Schaden verantwortlich.

§ 160. Havarie und Assecuranz.

Jedes dieser beiden Institute hat von Anfang an sein eigenthümliches, von dem anderen verschiedenes Fundament und regelt sich nach seinen besonderen Grundsätzen. Fürs Erste beruht das Assecuranzverhältniss allemal auf einem besonderen Vertrage, der noch dazu mit besonderen Formen umkleidet zu sein pflegt. Die Havarie beruht in der Regel unmittelbar auf einem Factum. Havarie in der eigentlichen Bedeutung ist Seeschaden. Assecuranz ist Deckung desselben in Folge eines Vertrages und zwar in der Regel durch dritte Personen, die sich dazu in mehr oder weniger grossem Umfange, wie dies allemal aus den vertragsmässigen Bestimmungen des einzelnen Assecuranzge-

schäftes zu entnehmen ist. Bei der Havarie findet dann zwar auch nicht selten eine Deckung des Schadens statt; aber bei der particulären Havarie hat denselben der, der ihn erleidet, selbst zu tragen, falls nicht Jemand in Bezug auf den Schaden in culpa sich befindet und desshalb Entschädigung gewähren muss, und bei der Havariegrosse sind die Interessenten von Schiff und Gut, sobald von dem einen und dem anderen etwas geborgen wurde, durch das Factum des Seewurfes zu einer Gemeinschaft ohne Vertrag dahin verbunden, dass sie den Schaden, der durch Seewurf entstanden ist, gemeinschaftlich tragen müssen. Havarie und Schadensdeckung in Folge von Havarie bestehen durchaus selbstständig und haben an sich keine Beziehung zur Assecuranz und so sind Jahrtausende seit der Lex Rhodia de jactu vergangen, dass Havarie ohne Assecuranz bestand. Bekanntlich ist die Assecuranz gegen Seeschäden erst im 15. Jahrhundert nach Christi Geburt aufgekommen. Die Assecuranz erscheint als eine neue und von der Havarie völlig unabhängige, allemal auf ausdrücklichen Verträgen beruhende Deckung des Seeschadens.

Ferner ist die Assecuranz viel umfangreicher, indem sie noch viel mehr Seeschäden sichern kann, als namentlich die Havariegrosse. Sie kann zur Sicherung dienen von Geldern, die auf das Schiff oder das Gut geliehen sind, sie kann insbesondere zur Deckung von Bodmereigeldern benutzt werden, ferner auch dazu verwandt werden, um den eingebildeten und Affectionswerth einer der Seegefahr ausgesetzten Sache zu sichern; endlich kann sie sogar verwandt werden, um dafür zu entschädigen, was in Folge der Deckung eines Seeschadens nach Havariegrosse wie überhaupt nach Havarie von den Interessenten des Schiffes und Gutes gezahlt werden oder doch getragen werden muss; also sie dient namentlich zur Deckung von Havariegeldern.

Endlich sind die Berechnungen der Schäden sowie die Grundsätze der Deckung desselben bei der Assecuranz oft andere als bei der Havarie, namentlich auch Havariegrosse.

Siehe übrigens wegen dieses Unterschiedes noch § 162 S. 74. 75, sowie besonders § 186.

Kapitel V.

Wesen der Havariegrosse.[1]

§ 161. Allgemeiner Charakter der Havariegrosse.

Es zieht sich durch das praktische Seerecht mehr oder weniger der Grundgedanke hindurch und macht sich in den einzelnen seerechtlichen Instituten auf verschiedene Weise geltend, dass zwischen Schiff und Ladung eine gewisse Gemeinschaft stattfindet. Am vollkommensten ist dieser Grundsatz ausgebildet in dem Institute der sogen. Havariegrosse. Wenn nämlich in einer drohenden Gefahr zum Besten von Schiff und Ladung, eben um Beides aus der Gefahr zu retten, von dem Schiffer mit Absicht Handlungen vorgenommen werden, wodurch entweder Schiff oder Ladung, theilweis oder ganz, vernichtet oder beschädigt werden, so soll der dadurch den einzelnen Eigenthümern von Schiff und Gut zugefügte Schaden gemeinschaftlich von allen Interessenten der einzelnen Theile von Schiff und Ladung getragen und sollen durch Alle jene Eigenthümer für ihre Verluste nach einem gewissen billigen Verhältnisse entschädigt werden. Die natürliche Voraussetzung dabei ist aber, dass durch jene absichtlichen Handlungen und Beschädigungen wirklich das übrige Schiff und Gut aus der obschwebenden Gefahr errettet worden sei. In Bezug auf die Billigkeit der Rechtsansicht, dass ein solcher Schaden gemeinsam zu tragen sei, sagt schon das Römische Recht (L. 2. pr. D. 14. 2. de lege Rhodia): es ist dem Rechte angemessen, dass ein Nachtheil auch diejenigen mittreffe, welche es durch den Untergang der Sachen Anderer erreicht haben, dass ihre Sachen gerettet sind. Das ist denn das, was man Havariegrosse oder grosse oder extraordinäre oder gemeinschaftliche Havarie zu nennen

---

1. Die Literatur über Havariegrosse ist bereits unter der Rubrik dieses Abschnittes, Seite 1. angegeben.

pflegt, welche verschiedenen Ausdrücke sich namentlich im Französischen wiederfinden und auch in anderen Sprachen fast dieselben sind. In England spricht man von: general average. Auch bezeichnet man alle hieher zu rechnenden Fälle mit dem Namen des Seewurfes, obwohl man dabei wenigstens vorzugsweise an die bei dieser Gelegenheit über Bord geworfenen Güter der Ladung denkt. Siehe den Schluss des §.

Die Befugniss aber des Schiffers, dergleichen Handlungen, Beschädigungen und Verletzungen vorzunehmen, rechtfertigt sich im Allgemeinen aus dem gemeinschaftlichen Verhältniss zwischen Schiff und Gut, dem er gemeinsam vorgesetzt ist und für dessen gemeinsames Beste er möglichst Alles zu thun hat; sodann aus der besonderen Stellung zur Rhederei wie zu den Ladungsinteressenten. Der Schiffer handelt ja hier unter den gefährlichen Umständen, so wie nur überhaupt ein guter Mandatar zu handeln hat und wie selbst ein Fremder als negotiorum gestor handeln dürfte, da gerade durch die anscheinend verletzenden Handlungen in der That der wirkliche Verlust verhindert wird, wenn der Zufall nicht alle Thätigkeit zu Schanden macht. Wird aber durch die obschwebende Gefahr trotz jener Thätigkeit des Schiffers Schiff und Ladung nicht gerettet, geht also Beides zu Grunde, so kann man den Schiffer nicht zur Rechenschaft ziehen und zu Entschädigungen wegen der zugefügten Verletzungen, wegen des Seewurfes etc. verdammen. Wird ja schon nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Verantwortlichkeit für den von Jemand herbeigeführten Untergang einer Sache aufgehoben, wenn dieser nachweist, dass auch ohne seine Handlung diese Sache untergegangen wäre.

Dagegen geht das Recht des Schiffers nicht so weit und erstrecken sich die Grundsätze der Havariegrosse nicht auf den Fall, dass wenn bloss die Ladung oder bloss das Schiff in Gefahr sich befindet, der Schiffer nun zur Rettung des Einen oder des Anderen von dem Einen oder dem Anderen opfern dürfte. Wenigstens würde er dergleichen nur auf seine persönliche Verantwortung hin thun können, und dabei die Rhederei nur in soweit haften, als sie überhaupt aus den Handlungen des Schiffers haften muss, und sodann würde die Vertheilung des dadurch dem Einzelnen verursachten Schadens auf Schiff und Gut oder auch nur auf die einzelnen Theilnehmer der Ladung nicht stattfinden, sondern jeder würde seinen Schaden für sich allein

zu tragen haben und sich wegen Entschädigungen nur an den Schiffer halten können.

Namentlich wird es dem Schiffer nicht zustehen, von der Ladung, insofern selbige nicht zugleich Eigenthum der Rhederei ist, sondern Anderen gehört, etwas zu opfern, um das Schiff oder Theile davon zu retten. Denn er ist vielmehr umgekehrt vorzugsweise verpflichtet, gerade für die Ladung Sorge zu tragen und wird dafür verantwortlich zu halten sein, wenn er seiner und seiner Rheder Sachen den Vorzug vor den Sachen der Ladungsinteressenten gegeben hat [a]).

Dagegen hat der Schiffer unzweifelhaft das Recht, um das Schiff ganz oder werthvolle Theile desselben zu retten, andere im Verhältniss geringere Theile desselben zu opfern. Denn er handelt hier überall im Interesse der Rhederei, indem er den dieselbe treffenden Schaden nach bestem Wissen und selbst mit solchen Opferungen abzuwenden oder möglichst auf ein Minimum zu reduziren bemüht ist. Gehören aber Schiff und Ladung Einem Eigenthümer, so wird, nach denselben Grundsätzen der Schiffer für befugt zu halten sein, vom Schiff oder vom Gut zum Besten des Einen oder des Anderen zu opfern, wenn dabei nur immer die möglichste Minderung des dem Einen Eigenthümer drohenden Schadens vom Schiffer im Auge gehalten wird.

Uebrigens wird nicht selten die Havariegrosse auch mit dem Ausdrucke Werfgeld bezeichnet. cf. Wedderkop, jus nauticum, lib. IV. § 9. Schwedisch heisst Havarie = Hafweri, und Havariegross = gemensame H. oder Hafweri-Gross; Dänisch Hawerie-Grosse oder stort (grosse) Hawerie.

§ 162. Geschichtlicher und politischer Character.

Das Recht des eigentlichen Seewurfes scheint sehr alt zu sein. Es wurde im Alterthume namentlich von den seefahrenden Bewohnern der berühmten Insel Rhodus geübt, ohne dass man mit Bestimmtheit behaupten könnte, dass sie zuerst dieses Recht in Uebung gebracht hätten, obwohl es die Römer

a. L. 14. § 11. D. 4. 2. L. 15. § 3. D. 6. 1. L. 10. § 1. D. 14. 2. L. 60. D. 44. 7.

so angenommen zu haben scheinen. Von den Rhodiern adoptirten das Recht des Seewurfes die Römer und zwar indem sich dieselben wahrscheinlich unmittelbar an die bei den Rhodiern in Bezug hierauf geltende positive Satzung anschlossen, vielleicht das betreffende Rhodische Gesetz wörtlich recipirten. Wenigstens circulirten die Römischen Rechtssatzungee über Seewurf bis in die spätesten Zeiten des Römischen Rechts unter dem Namen Lex Rhodia de jactu, wie denn noch Titel 2. des 14. Buches der Pandecten die Rubrik trägt: de lege Rhodia de jactu. Diese Lex Rhodia ist aber bis auf die neuesten Zeiten die Basis aller Seerechte der Welt in Bezug auf den Seewurf und überhaupt die Havariegrosse geworden und geblieben. Kent, comment. lect. 47. n. 9. p. 233.

Ursprünglich scheint in diesem Rechte des Seewurfes nur der Fall bedacht gewesen zu sein, dass der Schiffer zur gemeinsamen Rettung von Schiff und Gut von den Waaren der Ladung welche über Bord geworfen hatte. Er, sowie diejenigen Befrachter, von deren Gütern nichts geworfen war, mussten dann einen verhältnissmässigen Theil des den resp. Ladungsinteressenten durch den Seewurf zugefügten Schadens übernehmen. Sodann bezog man es auch auf den Fall, wo der Schiffer zum gemeinen Besten von Schiff und Gut dem Schiff einen Schaden absichtlich zugefügt hatte. Auch ein solcher sollte gemeinschaftlich getragen werden [3]). In dieser Ausdehnung ist dann das Recht des Seewurfes nichts anderes als die heutige Havariegrosse, die demnach schon als ein Institut des alterthümlichen Seerechts anzusehen ist, wenn auch der Name Havariegrosse erst sehr spät, vielleicht erst im 16. Jahrhundert nach Christi Geburt in Gang gekommen zu sein scheint.

Uebrigens sind im Einzelnen die Rechtsgrundsätze der modernen Zeit über Havariegrosse verschieden von den Römischen Satzungen. Das Institut hat sich unter der grossartigen Einwirkung der Entfaltung des modernen Seehandelslebens mehr und mehr entwickelt. Die Principien sind einfacher geworden und consequenter angewandt. Der Kreis der hier einschlagenden Fälle ist bedeutend vergrössert worden. Namentlich sind durch analogische Anwendung die Havariegrossefälle ungemein vermehrt. Doch

---

3. L. 5. §. 1. D. de lege Rhodia (14. 2.).

ist die mir unter Practikern bisweilen begegnete Ansicht, als ob Absichtlichkeit zur Havariegrosse nicht nothwendig sei, als eine unglückliche Ausdehnung und als eine subjective Meinung zu betrachten. Die Berechnung der Schäden und der Entschädigungen ist mehr und mehr vervollkommnet worden. Die dessfallsigen Klagen brauchen jetzt nicht mehr durch die weitläufige Vermittelung des Schiffers von den Ladungsinteressenten, wie es Vorschrift des Röm. Rechts, angestellt zu werden.

Vor einigen Decennien versuchte es der Hamburger Assecuradeur Tonnies in den S. 2 dieses Bandes angegebenen Schriften, nachzuweisen, dass die Havariegrosse durch die Assecuranz unnöthig gemacht werde, oder doch wenigstens auf sehr enge Grenzen zurückzuführen sei. Er wagte es demnach die Jahrhunderte lang nebeneinander als berechtigt herlaufende Entwickelung beider Institute im praktischen Seerecht gleichsam Lügen zu strafen. Die Gründe aber, welche er zur Belegung seiner Meinung angeführt, sind so seicht, so einseitig im egoistischen Interesse der Assecuradeurs, sind ferner bereits gleichzeitig von Pöhls in den eben daselbst genannten Schriften widerlegt worden, und steht endlich diese Ansicht so vereinzelt in Praxis wie in Theorie da, dass es sich nicht der Mühe zu verlohnen scheint, darauf weiter einzugehen. Es genügt die blosse Erwähnung. Siehe bereits § 160.

Die Vortheile der Havariegrosse vor der Assecuranz sind aber vorzüglich folgende: [4])

1) Die Assecuranz kann immer erst durch einen besondern Contract entstehen, dient dann allerdings zur Abwendung aller Seeschäden, nicht bloss der Havariegrosse. Die Havariegrosse und die daraus entspringenden Rechte und Verbindlichkeiten entstehen unmittelbar aus der Natur und dem Wesen des Seeverkehrs, tragen also in sich einen höheren als bloss contractlichen Rechtsschutz, wenn man auch zur leichteren Beurtheilung des Verhältnisses dasselbe als ein quasicontractliches betrachten mag und den durch das Werfen in Vortheil Gesetzten als einen Re Verpflichteten, den Eigenthümer des Geworfenen aber

---

4. Vergl Pöhls, Bemerkungen über Havariegrosse. (Hamburg 1823.) S. 14. ff. Siehe bereits § 160 und besonders § 186.

als eben dadurch berechtigt ansehen kann, wenigstens nach Analogie des Römischen Rechtes.

2) In der Havariegrosse liegt aber namentlich eine ganz besondere Sicherung des Kaufmanns (Abladers, Befrachters) gegen willkürliche Handlungen der Beschädigung und Vernichtung der eingeladenen Güter, eben weil der Schiffer oder doch sein Mandant, der Rheder, einen verhältnissmässigen Theil des Schadens tragen muss. Dies erscheint aber um so zweckmässiger, als in unsern Zeiten es durchaus als Ausnahme anzusehen ist; dass die Befrachter ihre Güter auf dem Schiffe selbst begleiten; ja gewöhnlich haben sie nicht einmal einen Supercargo mitgeschickt und liegt ihr ganzes Interesse an den Gütern während der Reise in der Macht des Schiffers. — Freilich auf der andern Seite soll nicht geläugnet werden, dass sich der Schiffer eher zu Beschädigungen des Schiffes für den Fall der Haveriegrosse, zum Kappen der Masten, Taue etc. entschliessen wird, indem er weiss, dass ja die Befrachter einen Theil des dadurch der Rhederei zugefügten Schadens tragen müssen. Doch wird die Möglichkeit einer leichtfertigen Beschädigung von Seiten eines furchtsamen oder pflichtvergessenen Schiffers als unbedeutend angesehen werden müssen, wenn man wiederum in Anschlag bringt, dass nun auch der seiner Rhederei pflichtgetreue Schiffer, weil er weiss, der Schaden werde zum Theil und nach Verhältniss von den Abladern getragen werden, in sorglicher Vorsicht nicht erst den allerletzten Moment und die äusserste Gefahr abwarten wird, ehe er zur Rettung von Schiff und Ladung eine Beschädigung des Schiffes unternimmt: wobei vielleicht sonst der einzig noch mögliche Zeitpunkt der Rettung von Schiff und Gut verstrichen wäre. Also ist das Institut der Havariegrosse gerade geeignet, um der kaufmännischen Speculation in gewisser Weise wenigstens mittelbar eine grössere Sicherheit zu geben, indem der Schiffer (durch seine Rhederei) an dem Schicksale der Güter noch ein ganz besonderes Interesse durch jene gemeinsame Tragung des Schadens von Schiff und Gut bei der Havariegrosse haben muss.

Wegen der Unterschiede von beiden Instituten siehe bereits § 160, sowie namentlich § 186.

§. 163. Erfordernisse der Havariegrosse im Einzelnen. [5])

Nach der zu § 161 aufgestellten Begriffsbestimmung ergeben sich folgende wesentliche Erfordernisse der Havariegrosse als aus der Natur des Instituts entsprossen. Die Particularrechte stimmen hierin als etwas Wesentlichem überein.

I. Es muss zur Beschädigung von Schiff oder Gut eine für Schiff und Gut gemeinschaftliche Gefahr vorliegen, welche die Nothwendigkeit der Beschädigung herbeiführt.

Dabei ist es gewiss, obgleich namentlich die älteren Seerechte zum Theil anderer Meinung sind, [6]) für gleichgültig zu halten, ob die Gefahr durch die Schuld Jemandes herbeigeführt sei oder nicht. Die Havariegrosse und die Contribution des Schadens nach deren eigenthümlichen Grundsätzen wird in dem einen wie in dem andern Falle stattfinden dürfen. Dagegen versteht es sich von selbst, dass der durch seine Schuld die Gefahr Herbeiführende zur Verantwortung und zur vollen Entschädigung herangezogen werden dürfe. Doch möchte ich zugleich den, welcher durch seine Schuld die Gefahr herbeiführte, von der Berechtigung aus der Havariegrosse und deren Contribution selbst entschädigt zu werden ausschliessen.

Endlich verursacht der Schiffer oder sonst wer einen Schaden, sei es dem Schiffe oder der Ladung, ohne wirkliche Noth, so kann solcher Schaden den übrigen Interessenten nicht

---

5. Vergl. Klefeker L. c. S. 26, ff. u. Pöhls, L. c. S. 631 ff.

6. Nach Vorgang des Röm. Rechts wollen namentlich ältere Rechtslehrer, dass wenn eine vorgegangene Fahrlässigkeit die nachherige vorsätzliche Beschädigung des Schiffes nothwendig macht, dieser Schaden nicht in Havariegrosse gehören solle; so Vinnius, Lauterbach, Cocceji. Auch verordnen noch die Hamburger Statuten II. 14. act. 24: Wenn das Schiff überladen worden, und solches dem Schiffer angezeigt worden sei, selbiger aber dennoch abginge, und der Ueberladung wegen Güter geworfen werden müssten, so solle dieser Schaden nicht in Havariegrosse kommen. cf. Langenbeck zu diesem Artikel. Doch wird dieses Gesetz wegen der daraus fliessenden Weitläufigkeit in Praxis nicht angewandt, sondern die Contribution in Havariegrosse doch gestattet und nur ein Regress gegen den Schiffer gegeben. cf. Klefeker l. c. S. 31. 32.

zur Last fallen; der Schiffer hat ihn allein zu tragen und haften dabei seine Rheder so weit, als sie überhaupt aus den Handlungen, namentlich Versehen und Vergehen des Schiffers verhaftet sind. Der Fall der Havariegrosse ist hier überall nicht vorhanden. Der Verletzte kann sich einfach nur an den Verletzer und an dessen Mandanten halten [7]).

II. Der Schaden muss freiwillig, absichtlich zugefügt sein; denn jeder andere Schaden würde zur particulären Havarie zu rechnen sein.

III. Die Absicht dabei soll aber keine andere sein als die, Schiff und Ladung zu retten.

Dabei steht fest, dass der Schiffer zwar nur in wirklicher dringender Gefahr [8]) sich zum Seewurf, zum Kappen, Prangen, Stranden, Scheitern etc. entschliessen solle, doch kann man ihn nicht für verpflichtet halten, den alleräussersten Punkt der Gefahr, der sich überhaupt schwerlich bestimmen lassen möchte, allemal abzuwarten. Es genügt überall, dass eine dringende Gefahr vorlag, aus der auf andere Weise als durch Seewurf etc. zu entkommen, nicht wahrscheinlich war. Bei einer Affaire, wo so viel auf augenblickliche Entschliessung ankommt, wie bei diesem vorsätzlich verursachten Schaden zum Besten des Ganzen, haben die Gesetze keinen bestimmten Massstab vorschreiben können, nach welchem die Grösse der Gefahr, welche zu diesen Vorkehrungen berechtigen mag, zu beurtheilen sei. Es kommt hier alles auf die Umstände an und ist überhaupt nach Billigkeit, nicht nach den strengen Anforderungen des formellen Rechtes zu entscheiden, wenn man nicht das ganze Institut der Havariegrosse und mithin den Seeverkehr tief erschüttern will. Indessen ist doch so viel gewiss, dass eine wirkliche Noth und zwar eine Gefahr, die entweder schon gegenwärtig oder doch wenigstens augenblicklich bevorstehend war, das Kappen der Taue, das Schneiden der Segel oder die Werfung der Güter rechtfertigen muss, ohne dass aber wie gesagt der Schiffer immer erst den

---

7. L. 14. § 2. D, praes. verb. (19. 5.) cf. auch Recopilacion de leyes de las Indas. IX. 39. 10.

8. Kent, comment. l. c. p. 233. The jettison must be made for sufficient cause, and not from groundless timidity. — A jettison is only permitted in cases of extreme necessity.

höchsten Grad der Gefahr abzuwarten brauchte, oder auch nur als ein sorgsamer Schiffer dürfte. Es ist überall hinlänglich, dass nach der Bewandniss der Umstände jene vorsätzlichen Beschädigungen als das leichteste Mittel zur Rettung des Ganzen erscheinen konnten. Dabei ist es einerlei, wodurch die Gefahr entstanden ist, ob durch Sturm und Ungewitter, durch andere bei der Seefahrt eintreffende bedachte oder unbedachte Zufälle, oder durch Verfolgung von Feinden und Seeräubern etc. Ja sollte, falls nur eine gemeinsame Noth einmal stattfand, der Schiffer nachlässiger oder boshafter Weise dem Schiffe oder der Ladung mehr Schaden als vernünftiger Weise nöthig war, zugefügt haben, so muss man zwar denselben dafür für verantwortlich halten; indessen können die Schiffs- und Ladungsinteressenten desshalb die Contribution zur Havariegrosse nicht verweigern, sondern es steht ihnen nur der Regress an den Schiffer zu. Das Gegentheil würde zu einem Heere von processualischen Weitläufigkeiten führen, besonders da alle diese Dinge so unendlich schwierig zu beweisen sind, und würde so unstreitig zum offenbaren Nachtheile des Seehandels gereichen. Siehe jedoch auch § 165. n. XXXI. u. § 156 n 17; auch S. 76.

Die älteren Seerechte schreiben dabei vor, dass der Schiffer zuvor mit den am Bord sich befindlichen Ladungsinteressenten in Berathung treten solle *). Doch ist das jetzt unpraktisch, nicht bloss weil sich letztere selten in der Jetztzeit an Bord zur Begleitung ihrer Waaren befinden; sondern überhaupt ausser Uebung gekommen; wenigstens hält man den Schiffer heutiges Tages nirgends verpflichtet, sich durch die Meinung der anwesenden Ladungsinteressenten, wenn er auch wohlthun wird, sich deren Rathes, wenn es angeht, zu bedienen, namentlich wenn mehrere dem Schiffer gleich gut scheinende Wege der Rettung vorliegen, bestimmen zu lassen. Und das scheint vernünftig und in der Natur des Seeverkehrs begründet zu sein. Der Schiffer

---

*) Oeron, Seerecht Art. 8, 9. Wisby, Art. 20, 21. Placat v. Philipp II. Tittel vom Schipbrekinghe Art. 4. Preuss. Seer. v. 1727 cap. VII. Art. 14. Consol. del m. cap. 97. Hamb. Statuten II. 16. Art. c. Nach Pöhls, l. c. soll der Schiffer wenigstens immer die Meinung des anwesenden Ladungsinteressenten oder dessen Cargadeur einholen, ohne daran gebunden zu sein.

mit seinem Schiffsvolke müssen am besten beurtheilen können, ob Kappen, Schneiden der Taue, ob Seewurf etc. nöthig und gerathen seien oder nicht, und hat derselbe schon als Sachverständiger die Präsumption für sich, wenn nicht zugleich feststünde, dass er namentlich gegenüber den verschiedenen Interessenten der Ladung, namentlich im Falle des eigentlichen Seewurfes, viel unparteiischer handeln werde als irgend ein auf dem Schiffe sich zufällig befindender Ladungsinteressent selbst.[10]).

In den meisten Seerechten ist übrigens vorgeschrieben, dass der Schiffer zuvor einen Schiffsrath halten möge. Dabei ist verschieden bestimmt, aus welchen Personen dieser Schiffsrath bestehen solle. Gewöhnlich ist aber darunter nur Zuziehung der Officiere zu verstehen und ist in allen Fällen der Schiffer zuletzt nicht unbedingt an die Meinung des Schiffsraths und dessen Majorität gebunden, sondern darf seinem freien Entschlusse folgen und haben ihn auch die von seinen Leuten und Officieren, welche im Schiffsrathe anderer Meinung waren, unbedingt Gehorsam zu leisten, wenn der Schiffer sich einmal zum Seewurf, zum Kappen, Prangen etc. nach seiner besten Einsicht entscheiden zu müssen geglaubt hat. Uebrigens kommen solche Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Schiffer und seinen Leuten im Ganzen gewiss nur selten vor. Wäre aber die Majorität des Schiffsrathes gänzlich gegen den Seewurf gewesen, so geschieht natürlich das Werfen auf die eigene Verantwortlichkeit des Kapitains hin, und die Gerichte haben dann seine Rechtfertigungsgründe mit den Weigerungsgründen der Berathschlagenden genau zu vergleichen und demnach zu entscheiden, ob der Kapitain als pflichtvergessen zur Verantwortung zu ziehen sei. cf. Pardessus 734.

Uebrigens ist zur Existenz des Schiffsrathes kein ausserordentliches besonderes Zusammentreten der ihn bildenden Personen nothwendig, sondern es genügt überall, dass der Schiffer mit den einzelnen Personen, wenn auch noch so kurz und mit jeder einzelnen über die zu ergreifenden Massregeln sich berede und wo möglich verständige. Solche Berathschlagungen können in

10. Vergl. schon Consol. del m. c. 91; Q. v. Weytsen; p. 8; Ordonn. Franc. tit. du jet; Valin, Pothier, Emerigon, namentlich Stevens, essay, Thl. I. Kap. I. Art. I.

wenig Worten abgethan werden. Es kommt Alles auf Zeit und Umstände an und können diese den Schiffer völlig rechtfertigen, wenn er auch gar nicht den Schiffsrath angegangen ist. Wenn z. B. der Sturm einen Mastbaum zerbricht, so versteht es sich von selbst, dass er weggehauen werden muss, damit er Schiff und Schiffsleute nicht hindere. Wenn das Schiff plötzlich in die Gefahr des Scheiterns gerathen ist und nur durch die augenblicklichste Hülfeanwendung, durch das schleunigste Manoevre möglicher Weise nach des Kapitains Ansicht gerettet werden kann, so versteht es sich von selbst, dass der Kapitain sofort Befehle (z. B. zum Kappen der Taue, zum Prangen etc.) ertheile, und würde er sich als ein schlechter Kapitain bezeugen, wenn er dann statt augenblicklich zu befehlen und zu handeln, erst noch conferiren und deliberiren und somit vielleicht den einzig möglichen Zeitpunkt der Rettung vorübergehen lassen wollte [11]. Die Dringlichkeit der Gefahr rechtfertigt hier ein schnelles und entschiedenes, selbsteignes Handeln des Schiffers auch in dem Lande, wo die Gesetze die Zuziehung des Schiffsrathes als Regel fordern. Denn diese Gesetze setzen bei solchen Bestimmungen vernünftiger Weise immer die Möglichkeit der Berathung voraus und können unmöglich so verstanden werden, dass die Formalität des Schiffsrathes auf jeden Fall erfüllt werden müsse, wenn auch gerade durch sie vielleicht das Schiff erst wegen des dadurch bewirkten Aufschiebens der rettenden That zum Untergang gebracht werden sollte. Die Seerechte können den Schiffsrath fürwahr nicht als eine Leichenceremonie von Schiff und Ladung vorschreiben, etwa damit Schiff mit Mann und Maus mit der gehörigen Deliberation ins kühle Grab der Wogen hinunter-

---

11. Das ist auch die Ansicht der Englischen Practiker. Pöhls l. c. ist sehr peinlich, quält sich mit den veralteten Satzungen der mittelalterlichen Seerechte ab und erklärt: da ein Theil der Schiffsmannschaft die Umstände der Havarie beschwören müsse, so folge daraus, dass dieser auch zur Besprechung herangezogen werden müsse. Ich glaube aber, dass sie auch ohne Zuziehung zu einer Berathung ein beeidigtes Zeugniss über das, was sie gesehen und gethan, ablegen können. Es ist gebräuchlich, denjenigen Seewurf, dem eine Berathung vorausgegangen ist, als regelmässigen, den andern als unregelmässigen (jet régulier ou irrégulier) zu bezeichnen. Pardessus l. c. 736.

steigen möchten, worauf aber jene strengen Postulate und Interpretationen mancher Autoren hinauszulaufen scheinen [12]). Abbott l. c. (6) S. 427 polemisirt heftig gegen die Forderung von irgend welchen Formalitäten beim Seewurf.

Wenn es die Umstände gestatten, so ist über das Resultat der Berathung, wie über das Factum der ganzen Havarie eine Notiz im Journal (§ 65) zu machen, was heut zu Tage vom Schiffer oder Steuermann zu geschehen pflegt, sonst vom Schiffsschreiber. Uebrigens kann auch nach Bewandniss der Umstände eine anderweitige besondere Urkunde über die stattgefundene Berathung aufgenommen werden. Auf Grund dieser schriftlichen Notizen ist dann nachträglich die sog. Verklarung (siehe bereits § 66) aufzunehmen, welche überhaupt vorzugsweise zur Controle über alles bei Gelegenheit der Havariegrosse Vorgefallene dienen mag.

Wenn, was übrigens seltener der Fall ist, indem gewöhnlich erst andere Mittel versucht werden, Güter zur gemeinsamen Rettung von Schiff und Gut geworfen werden, also im Falle des eigentlichen Seewurfes sind noch gewisse Regeln zu beobachten. Nach der Regel soll der Schiffer zuerst dasjenige Gut werfen, was auf das Verdeck, den Ueberlauf, die Schanze, das Back, in das Boot geladen oder an den Seitenwänden des Schiffes aussen angehängt ist, gleichviel ob das mit Genehmigung der Ladungsinteressenten geschah oder nicht, doch im letzteren Falle findet ein Regress gegen den Kapitain statt, — sodann das was am entbehrlichsten, vom geringsten Werth und am schwersten dem Gewicht nach ist [13]); endlich Alles, wodurch in betreffenden besonderen Fällen und nach den Umständen vorzugsweise eine Rettung zu erwarten ist. Ferner ist es billig, dass vor Allem wo möglich die Güter, worüber weder ein Connossement, noch

12. Unserer Ansicht ist auch Kent l. c. und Abbott l. c. Besonders weitläufig ist Emerigon (traité des assurances tom. I. ch. 12. sect. 40. pag. 607.) in Beantwortung der Frage, mit wem der Schiffer sich berathschlagen solle. Es scheint dabei zuerst auf die Bestimmungen der Particularrechte anzukommen. Sodann aber mag man hier überall die Billigkeit walten lassen und nicht spitzfindig sein.

13. Hamb. Assecuranz-Ordnung Titel XXII. Art. 5. Preuss. Allg. L. R. l. c. §. 1809 ff. und die meisten anderen Seerechte.

eine ihm gleich kommende Schrift, noch Declaration von Seiten des Kapitains vorhanden ist, zuerst geworfen werden. Denn da der Verlust aller solcher Gegenstände zu keiner Contribution Veranlassung giebt, so würde der Kapitain nicht als gewissenhafter Mandatar der Rheder und Befrachter handeln, wenn er solche Waaren behielte, deren Verlust seinen Auftraggebern nichts kostet, und andere opferte, die durch Contribution bezahlt werden sollen. Widrigenfalls würde man in allen solchen Fällen den ohne Noth anders handelnden Kapitain wegen Schadenersatz belangen müssen. cf. Pardessus n. 735. Das Preuss. Allg. L. R. l. c. 1800. ist in Bezug auf die Ordnung der zu werfenden Gegenstände am ausführlichsten.

Sklaven, selbst da, wo der Sklavenhandel nicht verboten ist, können nach unserer modernen christlichen Lebensauffassung durchaus nicht als Sachen, als reine Waaren angesehen werden. Vielmehr werden die modernen Sklaven, anders als im Alterthume, überall mehr oder weniger in den Ländern des Europ.-Amer. Seerechts als Menschen betrachtet. Demnach ist es nicht bloss als gegen Sittlichkeit und Humanität zu erachten, sondern erscheint auch juristisch verboten und geradezu als ein schweres Verbrechen, wenn man zur Rettung seines Eigenthums Sklaven in Seegefahr zur Erleichterung des Schiffes über Bord werfen möchte. Nur zur Rettung des eigenen Lebens würde allenfalls nach den Grundsätzen des Nothrechts, falls man dies überhaupt gestattet, das Ueberbordwerfen von Menschen, gleichviel ob von Sklaven oder von Freien, juristisch wenigstens entschuldbar sein; doch würde es gegen Vernunft und Sittlichkeit sein, das Leben über Bord geworfener Menschen, gleichviel ob Sklaven oder nicht, nach Geld wie eine Waare berechnen und bei der Contribution nach Havariegrosse in Anschlag bringen zu wollen. Menschenleben ist ein unschätzbares Gut. Die Havariegrosse sollte hier überall nicht eintreten.

Dagegen sind solche Behältnisse vorzüglich zu schonen, in welchen Edelsteine, Perlen, gemünztes oder ungemünztes Gold oder Silber, oder sonst Kostbarkeiten und Kleinodien sich befinden. Hat Jemand dergleichen Sachen unter andere Waaren gepackt und dieses bei der Einschiffuug verschwiegen, so muss er den Schaden, der ihm aus der Verheimlichung entstanden ist, allein tragen. Zeigt er aber dem Schiffer die verschwiegene Beschaffenheit noch in Zeiten an, so muss ein solches Pack mit

dem Werfe verschont werden. Findet sich dann später, dass die Anzeige unrichtig gewesen, so soll nach neuestem Preuss. Seerecht solche verschonte Waare nach ihrem vierfachen wirklichen Werth in Havarierechnung gebracht werden [14]).

Wenn indessen wegen der Umstände des besondern Falles, wegen der dringenden Gefahr, selbst schon wegen allzugrosser, wenn nur etwas begründeter Furcht in einer gewissen entschuldbaren Uebereilung diese Regel nicht befolgt und überhaupt nur das Erste Beste eilends über Bord geworfen worden ist, so kann man billiger Weise, falls nur nicht böser Wille oder grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden kann, keine gegründete Einwendungen gegen die legale Existenz der Havariegrosse machen. Man muss hier immer festhalten, dass alle jene vorgeschriebenen Regeln durch die Umstände einer dringenden Gefahr zu erfüllen häufig unmöglich gemacht werden [15]). Gewöhnlich ist ja nicht einmal Zeit zu solcher Ueberlegung und Auswahl in Bezug auf die zu werfenden Gegenstände vorhanden und dann wird gewöhnlich das oben bezeichnete zuerst zu werfende Gut nicht zunächst bei der Hand und unmöglich zuerst zu werfen sein, da ja gerade bei einer kunstgemässen Verladung des Schiffes die schweren Güter zu unterst im Schiffsraume verpackt und demnach sehr schwer und nur mit sehr grossem Zeitaufwande heraufzuschaffen sind, um geworfen werden zu können [16]).

So viel möglich soll dann von dem Schiffsschreiber oder von dem, der dessen Stelle vertritt (also jetzt Schiffer, Steuermann) bei der Werfung selbst angemerkt werden, welches Gut ge-

---

14. Die Bestimmungen dieses ganzen Absatzes finden sich so wörtlich im Preuss. Allg. L. R. II. 8. § 1903—06.

15. Mit Recht sagt Abbott l. c. in Bezug auf die von manchen Autoren und Seegesetzen fast ängstlich geforderten Formalitäten bei Havariegrossefällen: But the regulations prescribed by persons at cases in the closet or senate-house will seldom be followed at the moment when life or liberty is in jeopardy; at such a moment every one present will exclaim with the friend of Juvenal: Fundite quae mea sunt — etiam pulcherrima; and provided the jettison have been the effect of danger and the cause of safety, all writers agree that contribution ought to be made, although the forms have not been complied with.

16. Vergl. die praktischen Bemerkungen Klefeker's l. c. S. 29.

worfen worden, unter Angabe der betreffenden Zeichen und Marken der Güter, damit man auf leichte Weise den Eigenthümer derselben ausmitteln könne [17]). Aber auch diese Sorgfalt kann selten beobachtet werden und muss dann jeder andere mögliche Weg genügen, um die geworfenen Güter und deren Eigenthümer nachträglich festzustellen. Dabei ist es mir durchaus nicht zweifelhaft, dass schon das Fehlen gewisser Güter nach dem Factum des Seewurfes genüge, um es als gewiss annehmen zu dürfen, dass solche fehlende Güter bei Gelegenheit jener Havariegrosse mitgeworfen sei, falls nur die Seeleute selbst dies für wahrscheinlich halten und nicht nachgewiesen oder doch wahrscheinlich gemacht werden kann, dass jene Güter anderweitig vom Schiffe abhanden gekommen seien. Ich glaube, man muss in dieser ganzen so äusserst schwierigen Materie so viel als möglich alle Spitzfindigkeiten des formellen Rechtes zur Seite setzen und die Billigkeit unter Berücksichtigung aller Umstände des concreten Falles, der Dringlichkeit der Gefahr etc. walten lassen, um die Chicanen und Prozesse zum Nachtheile des Handels nicht zu vermehren und zu verlängern.

Auch Mund- und Kriegsbedürfnisse, Kleider und Geräthschaften des Schiffers, des Schiffsvolks und der Passagiere kommen, wenn sie geworfen worden, bei der grossen Havarie mit in Anschlag. Doch sind manche Seerechte, den Worten nach, anderer Meinung. Vergleiche z. B. Spanisches Recht l. c. Art. 958.

Ein Gleiches gilt von Waaren, die das Schiffsvolk für eigene Rechnung mitzunehmen befugt ist. — Auch Waaren und Sachen, die zwar nicht geworfen, aber durch die bei Gelegenheit des Wurfs getroffenen Anstalten beschädigt, verdorben oder in eine solche Lage gekommen sind, dass sie von den Wellen weggespült worden, müssen vergütet werden. Preuss. Recht l. c. 1807—9.

Wenn das Schiff aber zwar in eben der Noth, da der Wurf geschehen ist, durch Wind und Wellen Schaden gelitten hat, dieser Schaden jedoch weder absichtlich zur Rettung des Schiffes und der Ladung verursacht worden, noch eine natürliche Folge der dazu getroffenen Anstalten gewesen ist, so können die Rheder

---

17. Hamb. Ass.-Ord. XXII. Art. 3. 4.

insoweit von den Befrachtern keinen Havariebeitrag fordern. Eben dies gilt natürlich von der auf solche Art sich ereignenden Beschädigung der geladenen Güter. Preuss. Recht l. c. § 1810. 11.

Wenn zur Erleichterung des Schiffes Waaren in ein kleineres Fahrzeug geladen und daselbst verdorben oder verloren werden oder untergehen, so gehört dieser Schaden gleichfalls zur grossen Havarie. Ist dabei dieser Schaden durch Untauglichkeit des kleineren Fahrzeuges geschehen, so können sich die übrigen Interessenten, wegen Vergütung ihres Havariebeitrages, füglich nur an den (in mala fide sich befindenden) Eigenthümer des Fahrzeugs halten; die Havariegrosse kann aber dadurch nicht ausgeschlossen werden. Dasselbe muss gelten, wenn der Schaden aus Verwahrlosung oder Untreue der Mannschaft des kleineren Fahrzeuges entstanden ist; es findet einfach ein Regress an diese Leute statt. Dagegen wird der Schiffer des Hauptschiffes nur dann verhaftet sein, wenn er ohne Noth, also culpos ein untaugliches Fahrzeug gewählt hat. Preuss. Recht l. c. § 1812—15. Hat aber von der in ein kleineres Fahrzeug während der Reise geladenen Waare, zur Rettung desselben und seiner Ladung etwas geworfen werden müssen, so scheint allerdings die Bestimmung des Preuss. Rechts l. c. § 1816 am consequentesten, dass dieser Schaden fürs Erste von dem Bording (Leichterfahrzeug) und seiner übrigen Ladung als grosse Havarie getragen werde, dass aber, was die von der Ladung des Hauptschiffes in den Bording gebrachte Ladung dazu beiträgt, wiederum vom Hauptschiffe und dessen ganzen übrigen Ladung in Havariegrosse zu vergüten sei. Siehe § 165.

Uebrigens mit dem Vorwande, dass bei dem Wurfe selbst oder bei der Auswahl der zu werfenden Sachen übereilt oder sonst nicht vorschriftsmässig verfahren sei, kann sich kein Interessent von Schiff und Ladung gegen Zahlung seines Havariegrossebeitrags schützen, sondern er darf nur den Regress gegen den Schiffer oder den anderweitigen Urheber des Schadens nehmen. Das Gegentheil würde zu unendlichen Weitläufigkeiten führen und die Ordnung des Seerechts und speziell des Seewurfs der Willkür des Einzelnen und der Chicane der Advocaten Preis geben. Preuss. Recht l. c. § 1818.

Hat jedoch der Schiffer das Schiff überladen und muss zu dessen Erleichterung die auf dem Verdeck, der Schanze,

im Boote etc. liegenden Güter werfen, so stimmen die Seerechte darin überein, dass eine Vergütung als Havariegrosse nicht stattfinde und die Eigenthümer sich nur an den Schiffer halten dürfen, falls die Verpackung dort ohne deren Genehmigung geschah.

Siehe übrigens wegen des Seewurfes noch § 165 sub I.

IV. Es liegt in der Natur der Sache begründet, dass erst dann von Havariegrosse die Rede sein könne, wenn wirklich ein in Folge der bezeichneten Handlungen entstandener Schaden vorliegt. Wenn daher die geworfenen Güter, die gekappten Taue, Anker etc. wiedergefunden werden und ihren resp. Eigenthümern zu Gute kommen, so findet keine Havariegrosse statt [18]) und zwar absolut nicht, wenn die Eigenthümer völlig wieder in ihr Eigenthum vor der Contribution nach Havariegrosse restituirt worden sind. Dagegen in allen anderen Fällen, namentlich wenn bloss theilweise die geworfenen Sachen wiedergefunden sind oder auch wenn für die geworfenen und geborgenen Gegenstände Berglohn und andere Ausgaben zu zahlen waren, reicht das Factum der Werfung, Kappung etc. hin, um die Schiffs- und Ladungsinteressenten zu berechtigen, das Recht der Havariegrosse und deren Contribution des Schadens in Anspruch zu nehmen.

Die Verluste und Schäden bestehen nicht bloss in den unmittelbar geworfenen Gütern, gekappten Tauen etc. Es wird nämlich, um jene unmittelbar nothwendigen Beschädigungshandlungen vorzunehmen, nicht selten geschehen, dass man andere Theile der Ladung beschädigt oder einige Theile im Schiffsraume zerbrechen oder sogar Löcher in das Schiff einhauen (saborder le navire) muss. Alle diese Schäden, wie überhaupt alle Verluste und Beschädigungen, welche unmittelbar bei Gelegenheit des Seewurfes erfolgen, sind nach Havariegrosse in Anrechnung zur Contribution zu bringen. cf. Pardessus n. 736.

---

18. L. 2. § 7. L. 4. L. 8. D. de lege Rhodia (14. 2.) Oléron Seerecht Art. 33; Hans. Seerecht IX. arg. Art. 3; Placat Philipps II. l. c. Art. 13; Rotterd. A. O. arg. Artikel 151. 152; Preuss. Seerecht von 1727 cap. VIII. Art. 40; Ordonn. von 1681 Artikel 15. tit. du jet. (III. 8).

Das Spanische Handelsgesetzbuch Art. 965 hat die wie es scheint sehr empfehlenswerthe praktische Bestimmung, dass eine Havarieklage mehr als Ein von Hundert über den Gesammtwerth von Schiff und Ladung betragen müsse, wenn sie in den Gerichten angenommen werden soll.

Uebrigens indem wir auf die Kapitel vom Strandrecht und von der Bergung (§ 144—152) verweisen, ist hier nur noch der Grundsatz des modernen Seerechts hervorzuheben, dass in dem Werfen keine Dereliction liege [19]), dass also auch der dritte Finder geworfener Sachen selbige zurückzugeben verbunden sei, und zwar heutzutage gegen ein billiges Bergiohn.

Werden nach einmal abgethaner Contribution der Schäden nach Havariegrosse von den geworfenen Gegenständen namhafte Bestandtheile den Eigenthümern wieder restituirt, so versteht es sich wohl von selbst, dass dieselben nachträglich noch zu einer besonderen Contribution kommen müssen. Indessen wird man billiger Weise die Eigenthümer so nachträglich geborgener Sachen nicht an und für sich und ausdrücklich zu einer nachträglichen Aufmachung der Havariegrosse verpflichten. Die Kosten einer solchen nachträglichen Ergänzung und Entschädigung werden in der Regel nicht unbedeutend sein und der Gewinn für die einzelnen Interessenten demnach gemeiniglich geringfügig sein. Dazu bedenke man, dass das Bergiohn in den meisten Ländern noch ziemlich hoch ist und demnach schon dadurch der Werth des Geborgenen und mithin die in eine nachträgliche Contribu-

19. L. 8. cit. L. 1. C. d. naufr. (II. 5): Authentica navigia C. de furt. (6. 2). Preuss. Zollregl. von 1674 Art. 21. 22; Preuss. Strandungsreglement 10. Nov. 1728 Cap. 4. Consolato del mare cap. 160. 249. Doch sind die Bestimmungen des Römischen Rechts zum Theil widersprechend. Vergl. L. 43 § 11. D de furtis (47. 2), wornach wenigstens von dem, der seine Sachen ins Meer freiwillig werfe, zu vermuthen sei, dass er sie dereliquire, welche verkehrte Rechtsvermuthung denn zu der selbst in dem sonst so strengen Oléronschen Seerecht (Art. 32. 33) sich findenden Vorschrift Veranlassung gegeben hat, dass was nicht beim Seewurf als aufgegeben betrachtet werden solle, in dicht verwahrten Kisten oder sonst gut verschlossen und verpackt sein müsse. Doch sind wohl heut zu Tage diese Präsumtionen und Bestimmungen sämmtlich für antiquirt zu halten.

tion kommende Gegenstände nur um so geringfügiger werden müssen. Aus diesen Gründen scheint es zweckmässig, wegen unnützer Weitläufigkeiten solche Heranziehungen zu einer nachträglichen Contribution möglichst selten zu machen oder wenigstens an gewisse Bedingungen zu knüpfen; Zwar möchten wir dieselben nicht gerade erst von der Erhebung der Klage eines betheiligten Interessenten gegen den Eigenthümer des geborgenen Gutes abhängig machen. Dagegen scheint es zweckmässig, den Eigenthümer nur zur beglaubigten Anzeige von dem reinen Werthe des nachträglich geborgenen Gutes bei dem betreffenden Handels-, See- oder Admiralitätsgerichte zu verpflichten und dieses mag erst darüber entscheiden, ob der Werth des Geborgenen bedeutend genug sei, um ein neues Verfahren in der bereits abgewickelten Havariesache eintreten zu lassen. Die Particularrechte sollten nach gewissen Procenten bestimmen, wenn eine Vertheilung nachträglich eintreten müsse oder nicht. In der Praxis ist, soviel ich weiss, dergleichen nachträgliche Contribution selten. Siehe § 165.

V. Schiff und Gut oder doch wenigstens das eine durch das andere müssen durch den vorsätzlich verursachten Schaden auch wirklich gerettet sein. Denn nur wenn dieser bei der absichtlichen Zufügung des Schadens im Auge gehabte Zweck erreicht ist, kann von einem Anspruche der Schadensinteressenten auf Contribution nach Havariegrosse die Rede sein. Wird die Rettung demnach nicht erreicht, so findet überhaupt keine Havariegrosse und keine Contribution statt [20]). Juristisch ist es zwar gleichgültig, wie viel von Schiff und Gut am Werthe durch die geschehene Werfung, Strandung etc. zuletzt aus der Seegefahr gerettet sei; aber es scheint nicht zweckmässig, wegen der in den meisten Ländern sehr bedeutenden Kosten der Aufmachung der Havariegrosse, auf Contribution nach Havariegrosse zu dringen, wenn nicht Schiff und Gut voraussichtlich ein Erkleckliches mehr werth sind, als die Kosten der Aufmachung, der dabei für die Interessenten nothwendigen Ausgaben, wie Mandatariengebühren, Reiseausgaben etc. Man wird sonst unnöthiger Weise in Weitläufigkeiten gestürzt und erhält am Ende doch gar nichts oder doch nur sehr Unbedeutendes

20. Span. Recht l. c. Art. 943. Es findet dann particuläre Havarie statt.

an Entschädigung. Am sachgemässesten scheint es in allen solchen Fällen, sich ohne förmliche Aufmachung mit den verschiedenen Interessenten in Pausch und Bogen abzufinden [21]).

Wenn, indem die Rettung von Schiff und Gut trotz der Werfung nicht erfolgt ist, von den geworfenen Gütern einige gerettet werden, so verbleiben solche ihren respectiven Eigenthümern, ohne dieselben zu einer Contribution für die übrigen zu verbinden [22]). Siehe § 165.

Gewöhnlich sagt man nun [23]), dass die beabsichtigte Rettung von Schiff und Gut nur aus der eben obschwebenden Gefahr geschehen zu sein brauche und dass der spätere Untergang des einmal geretteten Gegenstandes die Contribution nach Havariegrosse nicht aufheben könne. Doch ist dies wohl nur im folgenden Sinne und mit folgenden Modificationen zu verstehen. Der Hauptgrundsatz nämlich für die Anwendung obigen Satzes muss der im Seerecht vielfach sich geltend machende Grundsatz sein, dass nach Seerecht im Allgemeinen nur eine Haftung von Schiff und Gut für seerechtliche Verbindlichkeiten stattfinde. Dies auf die Havariegrosse angewandt, ergiebt als Resultat, dass die Contribution nur stattfinden könne, soweit Etwas, auch aus einer nachträglich erst entstandenen Gefahr für Schiff und Gut, gerettet worden ist. Wenn also das Schiff und Gut aus der ersten bei der Werfung obschwebenden Gefahr gerettet worden ist und nun ohne dass an einem Orte ausgeladen oder auch irgendwo bereits die Havariegrosserechnung zur Ausführung gebracht sei, auf der weiteren Fahrt eine neue Gefahr Schiff und Gut über-

---

21. Die Seerechte sprechen meist allgemein, wenn das Schiff gerettet ist oder wenn die Rettung erfolgt ist. Das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1790 drückt sich besser aus und setzt voraus: „dass durch die Verwendung oder Beschädigung der Zweck der Rettung ganz oder zum Theil erreicht worden sei."

22. Hamburg. Assecuranz. O. tit. XXII. Artikel 9; L. 5. pr. D. ad leg. Rhod. Damit steht auch die allgemeine Bestimmung des in der vorigen Note ausgeschriebenen Preussischen Rechts nicht im Widerspruch.

23. So Pöhls, l. c. S. 635; cf. L. 4. pr. § 1. D. 14. 2. Ordonn. 1681. arg. art. 16. tit. du jet (III. 8); Piantanida, l. c. II. p. 203. n. 49. — Unsere modificirte Ansicht wird durch die Bestimmungen der neueren Seerechte unterstützt.

kommen und darin beide ganz untergehen, so kann von einer Havariegrosse in Folge der Werfung in der ersten Gefahr nicht mehr die Rede sein. Wurde dagegen aus der zweiten Gefahr etwas gerettet, so unterliegt dies der Contribution nach Havariegrosse aus der ersten Gefahr. Z. B.[24]) von der Ladung wurde für 2000 Thlr. Waare geworfen bei der ersten Gefahr und das Schiff wurde dadurch gerettet. Bei einem im Verfolge der Reise entstandenen abermaligen Unglück aber blieb dieses Schiff und es wurde nur für 8000 Thlr. an Waare gerettet. Dann müsste diese mit zu dem Schaden des bei dem ersten Unfall geworfenen Gutes beitragen. Das Kapital, wovon die Ladung contribuirt, wäre demnach 10,000 Thlr. Das Geworfene muss nämlich seinen Antheil ebenfalls mit beitragen. weil es bezahlt wird.

Das Spanische Handelsgesetzbuch Art. 944 sagt in dieser Beziehung: Wenn das Schiff, nachdem es aus der Gefahr, die zur grossen Havarie Veranlassung gegeben, gerettet worden ist, im Verfolg der Reise durch einen anderen Unfall verloren geht: so dauert für die aus der ersten Gefahr geborgenen Güter, die sich bis nach dem Verluste des Schiffs erhalten haben, die Verpflichtung, zur grossen Havarie beizutragen, fort, nach dem Werthe in ihrem derzeitigen Zustande und nach Abzug der zu ihrer Bergung verwendeten Kosten. — Das Preuss. Recht l. c. § 1792—94 erklärt: § 1792. Ist aber nach überstandener Gefahr Schiff und Ladung durch neue Unglücksfälle verloren gegangen: so findet keine Vertheilung (nämlich in Havariegrosse) statt, sondern ein Jeder trägt seinen Schaden. — § 1793. Wird hingegen ein Theil der Ladung geborgen oder freigegeben: so müssen dessen Eigenthümer davon zu der bei dem vorigen Unglücksfalle entstandenen grossen Haverey eben so beitragen, als ob der neue Unglücksfall sich nicht ereignet hätte. — § 1794. Ein Gleiches gilt von den Rhedern, wenn das genommene Schiff wieder frei gegeben oder ausgelöst wird; ferner wenn zwar das Schiff durch Wind und Wetter neue Unfälle erlitten hat, jedoch nicht ganz verloren gegangen, sondern davon mehr gerettet ist, als die Bergungskosten betragen. S. § 165.

Wurden dagegen in einem Hafen Güter unterwegs nach der ersten Gefahr ausgeladen, so haftet deren Werth unbedingt für

---

24. cf. Kiefeker, l. c. S. 33.

die Contribution, auch wenn das übrige Gut sammt dem Schiffe in einer späteren Gefahr völlig untergegangen sein sollte; und im Fall diese Güter von dem Eigenthümer zur Zeit der Aufmachung der Havariegrosse bereits verkauft sein sollten, so haftet er bis zu ihrem Werthe mit seinem gesammten Vermögen. — Das Preuss. Recht l. c. § 1791 bestimmt ganz allgemein: Ein Schiff muss zur grossen Haverey beitragen, wenn dasselbe nach überstandener Gefahr einen Hafen erreicht hat.

§ 164. Pflichten des Schiffers.

Aus der bisherigen Darstellung erhellt, dass bei der Havariegrosse dem Schiffer ein grosser Spielraum für eine freie Thätigkeit gegeben ist. Wie er im Einzelnen zu handeln habe, ist bereits § 163 näher angegeben. Hier ist nur darauf aufmerksam zu machen, dass der Schiffer überall im Interesse der Interessenten von Schiff und Ladung zu verfahren habe, ferner dass er aber auch von aller Verantwortlichkeit wegen seiner in solchen Havariefällen vorgenommenen Handlungen frei sei, wenn er nur nachweist, dass er als ein pflichtgetreuer Mandatar, als ein sachkundiger Schiffer und den Umständen gemäss gehandelt habe, sollte auch durch seine Handlungen noch so viele Opfer von Schiff und Gut gebracht sein. Durch die Verklarung hat der Schiffer sein Benehmen zu rechtfertigen und spricht diese für ihn, so muss man sein Benehmen überhaupt dergestalt für rechtsbeständig halten, dass der Schiffer nun weiter und anderweitig sich auf einen Beweis der Rechtsbeständigkeit seines Thuns sich nicht einzulassen braucht, sondern dass nun vielmehr die Schiffs- und Ladungsinteressenten einzig durch Führung eines Gegenbeweises, also namentlich gegen die Verklarung, das Benehmen des Schiffers als schuldbar darzuthun haben.

Der Richter wird aber hier überall bei Beurtheilung des Benehmens des Schiffers die Billigkeit vorwalten lassen müssen. Auch athmen namentlich schon die alten Seerechte und Seeusanzen gerade in dieser Materie den Geist der Billigkeit. Es darf nicht vergessen werden, dass der Kapitain hier immer unter der Wucht einer drohenden Gefahr, unter dem lastenden Einflusse einer gerechten Furcht nicht bloss für Schiff und Gut, sondern auch für sein und seiner Leute und vielleicht auch der Passagiere Leben handeln muss.

§ 165. Einzelne Fälle der Havariegrosse[25]).

Gemäss den von uns aufgestellten Erfordernissen gehören vorzüglich folgende einzelne Fälle zur Havariegrosse, welche in den neueren Seerechten meist ausdrücklich als solche aufgeführt werden. Es ist nun damit keineswegs die Summe aller hier möglicher Weise vorkommenden Fälle erschöpft. Doch sind es die wesentlichen, aus denen mit Hülfe analoger Interpretation leicht alle noch übrigen concreten Fälle sich beurtheilen lassen.

I. Das Werfen, der Seewurf. Davon sind bereits in § 163 die näheren Details angegeben. Die Ansicht älterer Juristen, namentlich Cleirac's[26]), als ob dem Schiffer ein Privilegium zustände, sich weigern zu dürfen, seine Güter zuerst zu werfen, ist als antiquirt zu betrachten. Der Schiffer steht hier in Bezug auf die von ihm selbst geladenen Güter allen übrigen Ladungsinteressenten völlig gleich.

Im Allgemeinen ist ferner alles auf dem Schiffe befindliche Gut, mag es nun zur eigentlichen Ladung oder zum Schiffe selbst als nothwendiger oder zufälliger Bestandtheil oder der

---

25. Vergleiche besonders Pöhls, l. c. S. 637—651. Die neueren Seerechte spezificiren die hieher gehörigen Fälle sehr. Das Span. Handelsgesetzbuch Art. 936 zählt 12 Fälle auf, das Holländische Art. 699 sogar 23, das Franz. Art. 400 etwa 10; die Preussische Assec.-Ordnung 1766 Abschn. 25. § 218 hat 23, das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1800 auch etwa 10 Fälle. Die älteren Seerechte geben meist die einzelnen Fälle nicht so detaillirt an und verbreiten sich vorzugsweise über den eigentlichen Seewurf. Auch ist kein neueres Seerecht vollständig. Doch soll wohl überall die Aufzählung einzelner Fälle in den Particularrechten nicht so verstanden werden, als ob die nicht erwähnten Fälle ausgeschlossen seien, sondern scheinen die angeführten nur als die vornehmsten Beispiele angesehen werden zu sollen, um so mehr, da alle neueren Seerechte l. c. eine allgemeine Nummer enthalten, unter die sich füglich viele andere nicht erwähnte, namentlich analoge Fälle bringen lassen. Die Russisch-Kaiserl. Ordnung der Handelsschiffahrt § 234—58 bestimmt zwar über einzelne Details der Havariegrosse recht klar, bietet aber durchaus nichts Besonderes und Neues dar.

26. Us et coutumes de la mer, ad Art. 8 des jugemens d'Oléron.

Schiffsbesatzung selbst oder nicht angehören[27]), der Werfung unterworfen, doch nach einer § 163 angegebenen Reihenfolge. Selbst Geld und Pretiosen, namentlich auch der Passagiere, unterliegen nöthigenfalls der Werfung, obgleich, da kostbare Gegenstände möglichst zuletzt geworfen werden sollen, deren Werfung nicht leicht geschehen wird. Doch steht jetzt fest, dass Kleider, Gelder, Pretiosen, die man am Leibe trägt, nicht contribuiren[28]).

Sodann pflegt auch Mund- und Kriegsproviant aus leicht begreiflichen Gründen von der Werfung ausgenommen zu sein, doch wohl nur bis zum allernothwendigsten Bedarf.

Die Hauptfälle des Seewurfs sind zwar unstreitig die, dass, im seichten Fahrwasser oder indem es auf den Strand oder Untiefen gerathen ist, einmal das Schiff zum Weitersegeln nicht Wasser genug hat und darum erleichtert werden muss, und sodann, dass es vom Feinde verfolgt sich durch Werfung der Ladung zu erleichtern und dadurch zum Schnellersegeln zu befähigen sucht, um dem Verfolger um so besser entfliehen zu können. Aber es lassen sich auch noch andere Fälle denken, z. B. wenn Schiff und Gut durch die rein zufällig entstandene Beschaffenheit einer eingeladenen Waare vernichtet zu werden oder wenn z. B. ein Schiff mit Pulver beladen ist und nun Feuer ausbricht, so werden jene gefährlichen Güter und namentlich resp. jene Pulverfässer geworfen werden dürfen.

Im Falle eines Seewurfs contribuirt das Schiff und sowohl die geretteten wie die geworfenen Güter zur Havariegrosse. Nicht weniger wird die Fracht von beiden dazu herangezogen[29]). Doch enthalten die einzelnen namentlich älteren Seerechte manche modificirende Bestimmung. Nach dem Consolato del mare

---

27. Vergl. Span. Handelsgesetzbuch Art. 936 n. 2.

28. So schon das Wisbysche Seerecht Art. 38. n. 4. Placat Philipps II. 1563. l. c. Art. 7. Freilich ist der Guidon de la mer anderer Meinung (chap. 5. Art. 26).

29. Holländ. Handelsgesetzbuch Art. 698 und 727; Span. Art. 937; Preussische Allg. Landrecht II. 8. § 1868 etc. Oléron Seerecht Art. 8 i. f. Hanseat. tit. VIII. Artikel 3. Verordnung Karls V. 1551 Art. 41. Placat Philipps II. l. c. Art. 6. Rotterd. A. O. Art. 114. Preuss. Seerecht von 1727 Art. 32 ff.

cap. 96 kann sich der Schiffer von der Contribution für die ganze Fracht befreien, wenn er auf die Fracht von den geworfenen Gütern verzichtet. Nach der Ordonnanz von 1681 Art. 7 (III. 8), nach der Preuss. Assecuranz-Ordnung v. 1766 l. c. § 234, sowie von den neueren Seerechten nach dem Code de com. français Artikel 304 und 401, soll das Schiff und die Fracht nur zur Hälfte des Werthes beitragen. Nach dem Oléron Seerecht Art. 8 soll der Schiffer die Wahl haben, ob er für das Schiff oder für die Fracht beitragen will; und nach dem Wisby Seerecht Art. 38, Placat Philipps II. l. c. Art. 6, Rotterd. A. O. Artikel 114, soll in dieser Beziehung dem Kaufmanne die Wahl zustehen. Siehe besonders N. XIV. dieses §.

Nicht in Contribution ersetzt werden von den geworfenen Gütern diejenigen, welche auf dem Verdecke lagen, ferner besondere Kostbarkeiten, die dem Schiffer nicht als solche declarirt worden sind[30]), sowie überhaupt heimlich in das Schiff geladene Güter.

Endlich ist für den Seewurf als wesentliche Bedingung der Contribution zu betrachten, dass dadurch das Schiff oder Gut seinen wesentlichen Theilen nach gerettet sei. Die Seerechte sind nicht sehr deutlich. Siehe S. 89. 90. § 163. Vergl. Kent l. c. Pothier tit. avaries n. 113.

II. Derjenige Schaden, welcher durch den Seewurf den übrigen Gütern oder dem Schiffe zugefügt worden ist, also eine Folge des Seewurfes war[31]). Dabei scheint es gleichgültig, ob der Schaden mittelbar oder unmittelbar durch die Massregel des

30. So schon das Seerecht von Wisby Art. 38 und die Rotterd. A. O. Artikel 3.

31. Kent, comm. l. c. S. 235. Die Seegesetze sprechen nur von Schaden an den Gütern, sind aber wohl wie im Text auszudehnen Span. Recht l. c. Art. 936. n. 2. Holl. Recht l. c. Art. 698 n. 5. Hamb. Statuten II. 16. Art. 4. Hamb. Assec.-Ordnung 21. Art. 9. § 8, wo es heisst: der Schaden solcher Güter, die über der Werfung verärgert, d. h. welche bei Gelegenheit des Seewurfs beschädigt worden sind, z. B. es werden Waaren geworfen; dadurch werden die übrigen dem Seewasser ausgesetzt und nun beschädigt. Doch muss natürlich jede solche Beschädigung eine Folge der Werfung sein. cf. Kiefeker l. c. S. 37. Weijtsen l. c. § 20. Stevens, essay Art. 1. n. 2. Der zufällige Schaden gehört nicht hieher.

Seewurfes herbeigeführt sei, wenn nur nachgewiesen wird, dass ohne den Seewurf jener Schaden wahrscheinlicher Weise nicht entstanden wäre. Dies scheint die Billigkeit in diesem kritischen Verhältnisse zu verlangen. Doch wird ein an sich zufälliger Schaden, wenn derselbe auch ohne die Werfung vielleicht nicht hätte passiren können, füglich nicht hieher gehören, wenn man nicht aus Rücksichten einer vermeintlichen Billigkeit die Rechtsbegriffe völlig erschüttern will[32]).

III. Um so mehr wird consequenter Weise derjenige Schaden hieher zu zählen sein, der Schiff oder Gut absichtlich zugefügt wurde, um zum Werfen zu gelangen, z. B. das Einhauen von Löchern in das Schiff, um leichter werfen zu können. Siehe n. VI.

IV. Die Masten, die mit Vorsatz zerbrochen, gekappt, unbrauchbar gemacht werden, zum gemeinen Besten natürlich.

V. Die Segel oder die Taue, die man zerschneidet, kappt, und die Anker, die man im Stiche lässt, um das Schiff im Sturm, vor Feindesgefahr und aus ähnlichen für Schiff und Gut gefährlichen Nöthen zu bergen.

VI. Ueberhaupt jede dem Schiffe und irgend einem Schiffsgeräthe zu dem genannten Zwecke absichtlich zugefügte Beschädigung, z. B. das Einhauen von Löchern. Diese Beschädigung kann zum Werfen oder zum Lichtern oder zum Bergen der Güter geschehen oder um das Abfliessen des Wassers zu befördern, und versteht es sich unter Anderem von selbst, dass auch der Schaden hieher gehört, welche sodann z. B. durch solches Wasser der Ladung zugefügt worden ist[33]).

Uebrigens autorisirt schon eine wohlbegründete Furcht den Schiffer zu dergleichen Beschädigungen. Wenn z. B. ein Schiffer in Admiralschaft oder unter Convoi segelt und die übrigen Schiffe wären bereits unter Segel, er aber könnte seine Anker nicht schnell genug herauswinden und kappte sie aus Furcht, er möchte sich versäumen und dadurch Schiff und Gut in Ge-

---

32. Anderer Meinung scheint Beneke, System IV. S. 17 ff. Dagegen ist schon Pöhls l. c. 639, obwohl derselbe nicht recht klar ist.

33. Die Bestimmungen dieser Nummer finden sich namentlich im Holl. Handelsgesetzbuch Art. 699 n. 6. und scheinen völlig gerechtfertigt durch die Natur der Havariegrosse.

fahr setzen; so gehört der Schaden in Havariegrosse. So schon Weijtsen l. c. § 18 und Langenbeck l. c. S. 175, sowie Rotterd. A. O. § 89.

VII. Namentlich gehört auch die Beschädigung hieher, welche absichtlich unternommen wird, um eine durch Zufall entstandene Beschädigung der Masten, Raaen etc., die dem Schiff im Laufe hinderlich oder sonst gefährlich würden, unschädlich zu machen, z. B. der Blitz schlägt in einen Mast ein. Dieser brennt oder stürzt über das Schiff weg. Es ist demnach nothwendig, Segel und Taue zu beschädigen, um den hindernden Mast über Bord zu werfen. Diese Beschädigung gehört zur Havariegrosse, nicht aber der durch den Mast selbst zugefügte Schaden, obgleich hier die Unterschiede nicht selten ihre grossen Schwierigkeiten haben werden. Ankertaue, welche zur Zeit des Schneidens schon aus einem anderen Grunde als verloren zu betrachten waren, gehören nicht in Havariegrosse.

VIII. Ich kann keinen vernünftigen Grund absehen, warum das auf Grund des Seewurfs über Bord geworfene, gekappte oder sonst beschädigte Schiffsboot nicht zur Havariegrosse gehören sollte, gleichviel wo und wie es auf dem Schiffe angebracht sei, wenn es nur nach Seemannsbrauch ordnungsmässig und sicher lag und befestigt war, in den Ringbolzen oder Windvieringen etc. Doch sind die Particularrechte zum Theil ausdrücklich abweichender Meinung. Nach dem Preussischen Allg. Landrecht II. 8. § 1853 gehört der dem Schiffsboote zugefügte Schaden nur dann in Havariegrosse, wenn dasselbe auf dem Verdecke befestigt ist. Ebenso schon nach den alten Rotterdamer und Copenhagener Verordnungen. Nach Preuss. Seerecht von 1727 VIII. Art. 29 schon soll das an der Aussenseite des Schiffes (z. B. am Stern) angehangene Boot zur Havarie contribuiren, wenn es gerettet wurde, dagegen nicht in Havariegrosse ersetzt werden, wenn es geworfen, gekappt etc. wurde. Ueber die Englische Praxis sagt Stevens l. c. Art. 1: Sind die Böte gehörig an den Windvieringen befestigt gewesen, so ist es gebräuchlich, ihre Werfung als Havariegrosse anzusehen; nicht aber, wenn sie an den Penterbalken über dem Spiegel des Schiffes gehangen haben, weil man das nicht als eine sichere Stelle für ein Boot ansieht. Vergl. auch Abbott l. c. (6) S. 429.

Schon Weijtsen (van avarijen § 21) nähert sich unserer Ansicht. Er meint, wenn das Boot wegen der Ueberladung, selbst auf dem Verdeck des Schiffes, durch den habgierigen Schiffer nicht an seinem ordentlichen Platze (auf dem Verdecke) liege, oder wenn es selbst mit Gütern beladen sei, was gegen die seemännische Ordnung von einem nach viel Fracht gierigen Schiffer geschehe, indem ein Boot immer in Bereitschaft zu Diensten des Schiffes sein müsse: so solle das geworfene Boot nicht in Havariegrosse gerechnet werden. Fast ebenso ist die Bestimmung der Rotterd. Assec.-Ordnung von 1721 Artikel 90, und auch Langenbeck l. c. S. 171. 72 scheint dies zu billigen.

IX. Stranden. Wenn ein Schiff, um einem totalen Verluste vorzubeugen oder um einem Feinde zu entgehen oder überhaupt zum Besten von Schiff und Ladung in einer dringenden Gefahr, absichtlich auf den Strand gesetzt wird, so gehört aller dadurch entstandene Schaden in Havariegrosse. Damit stimmen denn nicht bloss die Gebräuche zur See überein, sondern es enthalten auch ältere und neuere Seerechte ausdrückliche Vorschriften darüber [34].

Namentlich muss hier der Fall hergehören, wo die Strandung vorgenommen wird, um wenigstens die Ladung zu bergen, ja dies ist gewiss nicht selten die eigentliche Absicht dabei und es entspricht der Billigkeit und der innersten Natur der Havariegrosse, gerade in diesem Falle die Contribution eintreten zu lassen. Das Preussische Recht II. 8. § 1820 bestimmt denn dies auch ganz ausdrücklich. Erhellet dagegen aus den Umständen klar, dass die Strandung bloss in der Absicht geschehen ist, um das Leben oder die Freiheit der Equipage zu retten: so wird der entstandene Schaden selbst alsdann, wenn das Schiff untergegangen, aber die ganze Ladung gerettet worden, nur für par-

---

34. Consolato del mare cap. 192. Placat Philipps II. l. c. Artikel 6. Preuss. Seerecht 1727 l. c. Art. 7. Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1820. Holländ. Handelsgesetzbuch Art. 699. n. 15. Span. arg. Art. 936 n. 7. arg. n. 8. Art. 400 des Franz. Handelsgesetzbuches. Dagegen hat sich in neueren Zeiten aus sehr schwachen Gründen Stevens (essay on average) erklärt. Doch ist der Fall des absichtlichen Strandens nach Englischer Praxis Havariegrosse. Siehe Abbott l. c. (6) S. 433 ff.

ticuläre Havarie geachtet. Preussische Allgem. Landrecht II. 8. § 1821.

Wenn wegen des Wiederflottmachens des Schiffes zur Erleichterung desselben Waaren in das Boot oder in Leichterschiffe geladen werden müssen, so gehören die dabei aufgelaufenen Kosten in Havariegrosse, nicht weniger die Schäden oder der totale Verlust an den so ausgeschifften Gütern sowohl während der etwanigen Lagerung als auf dem Hin- oder Rücktransporte vom oder ins Schiff. Die Voraussetzung, dass das Schiff aus der obschwebenden Gefahr wirklich gerettet worden ist, wird dabei in dem Falle nicht vorhanden zu sein brauchen, wenn das Schiff gerade in der Absicht, um wenigstens die Ladung zu retten, auf den Strand gesetzt worden ist. S. die folg. Nummern.

Es ist die Frage aufgeworfen, wenn überhaupt das ganze Schiff untergeht durch das absichtliche Stranden, dagegen die Ladung ganz oder theilweis gerettet wird, ob dann von Havariegrosse die Rede sein könne? Es ist hier nun fürs Erste zu unterscheiden, um die Frage leichter zu beantworten. Lag bei dem auf den Strandsetzen gerade nur die Absicht vor, wenigstens die Ladung zu retten, so kann es nicht dem geringsten Zweifel unterliegen, dass ein Havariegrossefall vorliege. Siehe den Anfang dieser Nummer. Die L. 5. D. 14. 2: Aequissimum enim est commune detrimentum fieri eorum qui propter amissas res aliorum consecuti sunt ut merces suas salvas habuerint, findet hier vom Seewurf auf die Strandung unmittelbare Anwendung. Dafür ist auch schon Voet, comm. ad Pand. lib. 14. tit. 2. sect. 5. — In vielen Fällen wird aber allerdings diese Absicht nicht gerade vorliegen, sondern vielmehr die, durch die Beschädigungen der Strandung wenigstens dahin zu gelangen, dass Schiff und Ladung, wenn auch verletzt, beide gerettet werden. Wenn dann nun trotzdem das ganze Schiff untergeht, aber die Waare ganz oder theilweis gerettet wird, so wird man in der Regel nicht sagen können, dass die Waare gerade durch den Untergang des Schiffes gerettet wäre. Wo dies aber der Fall sein sollte, so wird, gleichfalls nach dem obigen Satze der Lex Rhodia die Contribution der Havariegrosse zu statuiren sein. Dass hier weniger Absichtlichkeit vorlag, vermag füglich jener billigen Rücksicht nicht zu schaden. Aber selbst in allen anderen Fällen möchte ich nach dem Untergange des Schiffes die Ladung zur Contribution in Havariegrosse heranziehen, falls nur

der Untergang des Schiffes gerade durch die Strandung bewirkt worden ist. Schiff und Gut sind absichtlich und zur gegenseitigen Rettung in die Gefahr des Strandens gebracht worden. Es scheint billig, dass das eine wie das andere die unmittelbaren Folgen und Schäden dieser Gefahr mit übernehme und dass der Nachtheil des einen durch den Vortheil des anderen verhältnissmässig vergütet werde. Geht demnach das Schiff oder geht die Ladung ganz zu Grunde, so scheint es überall billig, dass das Gerettete zur Contribution komme. Und wird dies um so mehr anzunehmen sein, da das Stranden eine Gefahr ist, deren Endresultat sich von Anfang an gar nicht absehen lässt. Dabei ist aber jedenfalls das Schiff von Anfang an der meisten Gefahr ausgesetzt und dessen Untergang immer eher zu vermuthen, als ein völliger Verlust der Waaren. Demnach scheint es um so billiger, gerade nach dem Untergange des Schiffes in allen Fällen des absichtlichen Strandens die Ladung zur Contribution zu bringen.

Allerdings sind Emerigon l. c. I. p. 614. 616; Valin sur Art. 15. 16. tit. contribution et Art. 6. tit. avaries; Cleirac, jugem. d'Olér. p. 42; Roccus, de navibus et naulo Note 60. der Ansicht, dass der Untergang des Schiffes hier die Havariegrosse ausschliesse. Dagegen tadelte schon Bynkershoek quaest. iuris publ. lib. 4. c. 24 ein ähnliches Urtheil des Amsterd. Seegerichts. Die Englischen Praktiker und Theoretiker sind zweifelhafter Ansicht. Doch haben schon Reeves, Malynes, Molloy und Marshall sich für die negirende Ansicht Emerigon's, Valin's etc. ausgesprochen. Abbott l. c. (6) S. 434—36 meint, dass die Englische Praxis jedenfalls auf die Absicht des Schiffers bei der Strandung sehen werde. Wollte derselbe gerade bloss die Ladung mit Aufopferung des Schiffes durch die Strandung retten, so liege unstreitig ein Havariegrossefall auch beim Untergange des Schiffes vor, sonst aber nicht. Die Amerikanische Praxis stimmt mit der Engl. in der Lehre von der Havariegrosse überhaupt überein, namentlich auch in dem genannten Falle. Abbott l. c.

X. Die Kosten und Schäden des Abbringens. Wenn ein Schiff, gleichviel ob mit Absicht oder durch Zufall auf den Strand gerathen ist, so gehören alle durch das

Flottmachen von der Klippe oder Sandbank etc. entstandenen Schäden[35]) und Kosten in Havariegrosse. Es versteht sich von selbst, dass auch das zum Flottmachen bezahlte Hülfsgeld hieher gehört, wie dies auch das Holl. Recht l. c. n. 16 ausdrücklich bestimmt; ebenso alle Belohnung für ausserordentliche Dienste, um in solchem Falle dem Verluste oder der Nehmung des Schiffes vorzubeugen. Holl. Recht l. c.

Doch versteht es sich wohl von selbst, dass bei zufälliger Strandung entweder Schiff und Ladung zusammen abgebracht sein müssen oder dass wenigstens gerade zum Behufe des Abbringens, Flottmachens die Ladung gelöscht worden ist und gehören im letzteren Falle namentlich auch die Kosten des Entlöschens in Havariegrosse. Wenn nun aber auch das Schiff nicht abgebracht werden konnte, sondern verunglückte, so muss bei der freiwilligen Strandung die geborgene Ladung allemal nach Havariegrosse contribuiren; bei der zufälligen[36]) aber gewiss nur, wenn nachgewiesen wird, dass die in Bezug auf die Ladung vorgenommenen Handlungen, namentlich das Entlöschen in der bestimmten Absicht vorgenommen worden war, zur gemeinsamen Rettung von Schiff und Ladung zu dienen, und es ist klar, dass die blosse Erklärung von angeblicher Absicht in dieser Beziehung nicht genüge, sondern es musste auch wenigstens eine gewisse Wahrscheinlichkeit vorliegen, dass durch besagte Handlungen die Rettung von Schiff und Gut möglicher Weise noch bewirkt und demnach vernünftiger Weise darauf die Absicht gerichtet werden konnte. Sonst liegen hier überall nur die Fälle der particulären Havarie vor.

---

35. Diese zählt Pöhls l. c. 641 nur bedingt hieher, doch mit Unrecht. Es gehören aber namentlich z. B. die Schäden hieher, welche durch das zum Behufe des Flottmachens geschehene Werfen von Gütern eintreten. Das Preuss. Allgem. Landrecht II. 8. § 1822. 23. vergl. mit 1901. zieht die Schäden mit heran, doch mit einer etwas unklaren Distinction. Das Holl. Recht l. c. n. 16. Span. l. c. n. 7. sprechen zwar nur von Kosten, schliessen aber gewiss nicht stillschweigend die Schäden aus.

36. Pöhls l. c. S. 641 schliesst bei der zufälligen Strandung dann hier überhaupt die Havariegrosse aus. Vergleiche Beneke, System IV. S. 63; Beneke, principles, p. 215 ff.

XI. Prangen[37]) Wenn ein Schiff durch Wind oder See auf die Küste oder auf Klippen und Sandbänke getrieben zu werden in der dringendsten Gefahr ist, oder wenn es vom Feinde verfolgt wird, und nun in diesen beiden Fällen seine Kräfte durch Aufsetzen einer ausserordentlichen Zahl von Segeln übermässig anstrengt, um der Gefahr der Nehmung oder des Strandens zu entgehen, so nennt man dies schweres Segeln, Hartsegeln, Pressen oder Prangen[38]). Dabei nun können Segel über Bord fliegen, Masten brechen, überhaupt das Schiffsgeräth sehr leiden, oder es können auch die Planken des Schiffes aus ihren Fugen gehen und so nicht bloss dem Schiffe, sondern durch das eindringende Seewasser auch der Ladung Schäden zugefügt werden. Nach den obigen Grundsätzen über Havariegrosse muss nun consequenter Weise hier nicht bloss der durch das Prangen dem Schiffe, sondern auch der durch das Prangen, namentlich durch das einfliessende Seewasser, durch das Brechen der Masten etc. der Ladung zugefügte Schäden in Havariegrosse vergütet werden. Nach der Theorie scheint dies ungemein einfach[39]). Dagegen ist zum Theil die Praxis z. B. in Hamburg anderer Meinung und rechnet den der Ladung hierbei entstehenden Schaden zur particulairen Havarie. Auch das Preuss. Allg. L. R. l. c. § 1824 erwähnt wenigstens nur den dadurch dem Schiffe und dessen Geräthschaften entstandenen Schaden, ohne aber den der Ladung entstandenen ausdrücklich auszuschliessen[40]).

---

37. Prangen gleich dem plattdeutschen Worte Wrangen d. h. Durchdrängen, Durchzwängen. Der Englische Ausdruck: press with sails, sowie der Französische forcer ses mats oder forcer les voiles correspondiren damit. — Uebrigens erwähnen nur wenige Seerechte das Prangen ausdrücklich.

38. Nach Stevens, essay (4. Aufl. 1822) l. c. Art, II. sub f. not. l. gehört in England der Schaden, den das Schiff und dessen Takelage dadurch erlitten, dass bei stürmischem Wetter damit geprangt worden, nicht in Havariegrosse, obschon dieses Prangen zur Verminderung einer drohenden Gefahr, auf die Küste getrieben zu werden und zu stranden nothwendig war. Erkenntniss des Gerichts von Kings-Bench. (4 Maules et Selvin, reports p. 141.)

39. Unserer Meinung ist auch Klefeker l. c. S. 38. Anderer Meinung Pöhls l. c. S. 642.

40. Koch, Preuss. Recht I. § 441 S. 742 scheint auch die Gesetzstelle

XII. Einlaufen in einen Nothhafen. Unter einem Nothhafen ist derjenige Hafen[41]) zu verstehen, in welchen ein Schiff in Folge höherer Gewalt, also wegen Seegefahr, wegen Furcht vor dem Feinde oder vor Seeräubern, oder aus anderen dringlichen Umständen einzulaufen genöthigt ist und welcher nicht der oder einer der Bestimmungshäfen des Schiffes ist[42]). Mangel an Provision ist zwar an sich kein Grund dazu, aber er kann es unter Umständen sein, wenn nämlich in Folge einer höheren Gewalt der in gehöriger Qualität und Quantität mitgenommene Mundvorrath oder das Wasser verdorben, oder bei einer aussergewöhnlich langen Fahrt ausgegangen ist. Auch wenn durch höhere Gewalt ein grosser Theil der Schiffsmannschaft erkrankt. oder gestorben, oder von Feinden, Seeräubern oder beim Matrosenpressen weggeführt ist, demnach Schiff und Ladung wegen der schwachen Führung in Gefahr sich befinden und desswegen man den nächsten Hafen angeht, so ist von einem Nothhafen in unserem Sinne zu sprechen. Ferner zähle ich auch den Fall hieher, wo wegen der ansteckenden pestartigen Krankheit eines unterwegs erkrankten Seemannes oder eines Passagiers die ganze Besatzung in Gefahr ist, auf der Fahrt von der Krankheit ergriffen zu werden, wodurch dann unstreitig Schiff und Gut, da die nöthige Mannschaft zur Leitung des Schiffes fehlen würde, in gemeinsame Gefahr gerathen würden. Sucht in solchem Falle der Schiffer den nächsten Hafen, um den oder die Kranken abzusetzen und andere Vorsichtsmaasregeln wegen der Verbreitung der Krankheit zu treffen, so ist mit Recht von einem Nothhafen nach Havariegrosse die Rede. Der hauptsäch-

---

so zu interpretiren, dass der Schaden an Schiff wie an Gut dahin gehöre.

41. Ob das wirklich ein Hafen, oder nur eine Bucht, oder eine Rhede, oder eine Flussmündung etc. sei, wohin sich das Schiff retirirt, ist gleichgültig. Vergl. Holl. H. G. Buch Art. 699 n. 14. Franz. Art 400 n. 7. Span. 936 n. 5.

42. Abbott war schon gegen diesen ganzen Fall und ist derselbe namentlich durch andere Entscheidungen des King-Bensch in der Englischen Praxis zum Theil verworfen. Vergl. Stevens l. c. Art. 2 sub f. Note und Kent l. c. S. 235. ff. Siehe die Unterabtheilungen dieser n. XII.

lichste Fall ist der einer durch höhere Gewalt nothwendig gewordenen Reparatur des Schiffes im nächsten Hafen.

Geschah aber das Anlaufen eines solchen Hafens wegen der Schuld des Schiffers oder der Ladungsinteressenten, oder überhaupt nicht wegen höherer Gewalt, so kann man füglich einen solchen Hafen gleichfalls einen Nothhafen nennen, indessen liegt dabei keine Havariegrosse vor. Vielmehr sind alle Kosten, Schäden, Ausgaben dabei von demjenigen zu tragen, der die Schuld oder Veranlassung oder Ursache von diesem Anlaufen gewesen ist.

In Havariegrosse gehören aber folgende bei Gelegenheit des Anlaufens des Nothhafens aufgelaufene Kosten und Schäden:

1) Das in dieser Beziehung ausgegebene Lootsgeld, welches man vorzugsweise Extralootsgeld nennt.

Einige Gesetze bringen alles ausserordentliche Lootsgeld, also alles Extralootsgeld in Havariegrosse, doch ist dies principiell falsch [43].

2) Sonstige Hafenunkosten. Uebrigens sind diese wie die Lootsgelder herzuzählen, sie mögen beim Einlaufen in den oder beim Auslaufen aus dem Nothhafen gezahlt werden. Siehe den Schluss dieser N. XII.

3) Das Leichtergeld, wenn das Schiff mit seiner vollen Ladung nicht in den Nothhafen hineinsegeln kann, und daher gelichtet werden muss. Ebenso Lagermiethe und Aufsichtskosten für die ausgeladenen Güter.

4) Beschädigungen und Verluste an Waaren, die zu dem sub 3 angegebenen Zwecke, oder weil es die Reparatur des Schiffes nothwendig macht, oder weil wegen des im Nothhafen Liegen es die Natur der Waaren erfordert, ausgeladen wurden, passire der Schaden auf dem Transporte vom oder zum Schiff, oder in den Lagerhäusern; — nicht weniger die Kosten der Lagerung im Nothhafen [44]. Doch ist überall die Voraussetzung zu machen, dass das Schiff wirklich die Reise fortsetze. Werden aber zum Beispiel jene Güter in den Lagerhäusern

43 Wisby Seerecht Art. 59. Placat Philipps II. l. c. Art. 9. if. Uebrigens ist Pöhls l. c. 643 anderer Meinung als ich. Vergl. für meine Ansicht Holl. R. l. c. Art. 699 n. 10.

44. Beneke, System IV. S. 34 ist anderer Meinung.

gestohlen, oder verbrennen sie, so gehört der Schaden in Havariegrosse [45]).

Sollten dagegen die Beschädigungen der im Nothhafen aufgelegten oder auch im Schiffe verbleibenden Güter einzig durch inneren Verderb, sofern dieser nicht durch den längern Aufenthalt des Schiffes bewirkt wurde, entstanden sein, so glaube ich, dass dieselben nicht in Havariegrosse gehören. Aehnlich distinguirt Benecke System IV. S. 52 ff. — Pöhls S. 654, 55. dagegen verwirft diese ganze Nummer 4. Er sagt: Sobald das Schiff in dem Nothhafen in Sicherheit gebracht ist, oder wenn man nicht soweit gehen will, sobald die Ladung aufgelegt ist, ist diese als gerettet zu betrachten. Selbst die Ladung der Waaren gehört nur bedingungsweise in Havariegrosse. Aber an der Lagerung selbst hat unbedenklich das Handeln zu gemeinschaftlichem Besten von Schiff und Ladung seine Gränze. — Soweit Pöhls. Derselhe aber vergisst zu unterscheiden. Wenn das Schiff vom Nothhafen seine Reise nicht weiter fortsetzt, so hat Pöhls Recht. Wenn aber das Schiff dies thut, so besteht während des Aufenthaltes im Nothhafen jene ursprüngliche Gemeinschaft zwischen Schiff und Gut weiter fort und rechtfertigt es, dass auch die entfernteren Folgen des Einlaufens im Nothhafen und die daraus namentlich der Ladung entstandenen Beschädigungen in Havariegrosse gezogen werden. Es scheint falsch, dass bloss die unmittelbarsten Folgen des Factums des Havariegrossefalles zur Havariegrosse gehören.

Obgleich an sich die verschiedenen Schiffsgebühren eine gemeinschaftliche Schuld der Rheder und diejenigen der Duane regelmässig eine Schuld der Ladungsinteressenten sind, so scheint es mir doch, als ob gegenseitig diese verschiedenen Ausgaben theils für das Schiff, theils für das Gut, in Havariegrosse zu vergüten sind, wenn sie im Nothhafen ausserordentlicher Weise nothwendig waren, und überhaupt das Einlaufen in den Nothhafen in dem besonderen Falle in Havariegrosse gehört. Vergl. Pardessus l. c. n. 741 inf.

45. Vergl. Holl. H. G. Buch Art. 699 n. 17, Span. H. G. Buch Art. 936 n. 5. und Klefeker, l. c. S. 41, der als Beweis für diese Meinung noch anführt, dass namentlich die Assecuranzprämie für Feuersgefahr im Magazin gewöhnlich in Havariegrosse gebracht werde, woraus folge, dass solche zur Sicherheit des Ganzen gezahlt sei.

5) Der Lohn und Unterhalt des Schiffsvolkes während der Zeit, wo das Schiff genöthigt gewesen ist, sich im Nothhafen aufzuhalten[46]). Doch ist dabei wieder die Voraussetzung zu machen, dass das Schiff mit den Gütern die Reise in nicht zu langer Zeit weiter fortsetzen könne und fortsetze. Sonst soll der Schiffer sein Volk ablohnen und kann der Lohn und Unterhalt nur so lange zur Havariegrosse berechnet werden, als die Mannschaft nöthig war, um die Güter in Sicherheit zu bringen. — Die Kost und Gage aber der Leute, welche etwa zur Bewachung der Ladung nothwendig sind, müssen regelmässig in Havariegrosse kommen. — Brauchte der Schiffer wenigstens die Leute zur Reparatur des Schiffes, so gehörten Kost und Gage doch nur dann zur Havariegrosse, wenn die Reparatur des Schiffes selbst dahin zu rechnen wäre, und würde das dann als Theil der Reparaturkosten zu betrachten sein.

Uebrigens wenn das Schiff einen Hafen bloss wegen widriger Winde (ohne dass eine eigentliche gemeine Gefahr für Schiff und Ladung vorliegt) oder wegen Einnahme von Wasser und Proviant (siehe jedoch S. 102), oder wegen ähnlicher zufälligen Ursachen sucht, so gehören alle dabei vorkommenden Kosten und Ausgaben zur particulären Havarie. Vergl. Stevens l. c. Abbott, S. 441.

Das Preuss. Allg. L. R. II. 8. § 1825—26 drückt sich über diese ganze N. XII. am besten aus: Muss ein Schiff, heisst es dort § 1825, wegen erhaltenen Lecks oder anderer Gefahr, in einen Nothhafen einlaufen: so gehören alle Kosten des Ein- und Ausladens, ingleichen der Unterhalt des Schiffsvolks während des

---

46. Holl. Handelsgesetzbuch Art. 699. n. 9. Preuss. Allg. L. R. II. 8. § 1825. 26. — Pöhls bezieht, l. c. S. 644. wenigstens seinen Worten nach, dies nur auf den Fall der Reparatur des Schiffes im Nothhafen. Stevens. l. c. p. 38 u. Verwer, Nederlandts Seewegten p. 117 (ed. Ams. 1711) schliessen unsere ganze Nummer aus. Das Spanische Recht l. c. Art. 936. n. 11, zieht nur den Lohn und Unterhalt der Besatzung eines monatsweise befrachteten Schiffes hieher. Ebenso wie es scheint das Französische der Consequenz nach. — Der Engl. Gerichtshof Kings Bench in den Fällen Plummer v. Wildmann und Power v. Witmore, wo ein Schiff wegen einer Gefahr in einen Nothhafen retirirte, schlossen Sold und Unterhalt der Mannschaft, nicht aber die anderen nothwendigen Ausgaben im Nothhafen von der Havariegrosse aus. cf. Kent. l. c.

Aufenthaltes im Nothhafen, so wie die Hauer desselben, insofern ihr Betrag durch eine solche Verlängerung der Reise vermehrt wird, zur grossen Haverey. § 1826. Ein Gleiches gilt von den Aus- sowie von den Einladungskosten, wenn zum Behufe der Ausbesserung des Schiffes, oder sonst aus erheblichen Gründen die Ladung im Nothhafen geloset wird.

XIII. Die Reparatur des Schiffes im Nothhafen gehört nur dann in Havariegrosse, wenn der Schaden, durch welchen sie erforderlich wurde, dem Schiffe freiwillig und zur Rettung des Ganzen zugefügt wurde[47]). Doch ist auch hier die Voraussetzung zu machen, dass die Reparatur zur Fortsetzung der Reise nothwendig war und gehören auch nur die Kosten der zur Reise durchaus nothwendigen Reparatur in Havariegrosse. Die Reparatur einer particulären Havarie trägt dagegen der Schiffer allein, und es ist reine Willkür, wenn man dasjenige, was die Reparatur mehr kostet, als sie im Bestimmungshafen gekostet haben würde[48]), in Havariegrosse bringen will, da ja die Kosten der Reparatur nicht Folge des Einlaufens, sondern der Beschädigung des Schiffes sind und ohnehin die Ladungsinteressenten durch die Verlängerung der Fahrt schon Schaden genug erleiden.

Vielleicht gehört aber jede nothdürftige Reparatur im Nothhafen in Havariegrosse, die an sich dem Schiffer nicht zu Gute kommt, indem sie nur vorläufig geschieht und später durch eine andere Reparatur ersetzt werden muss, die aber nothwendig gerade nur zur Fortsetzung der Reise war. cf. Spruch des Richters Baylay, Plumers c. Wildman in Maules et Selvin, reports III. p. 482; auch Pöhls, l. c. S. 656 Not. 13[49]).

---

47. Vergl. Pöhls l. c. S. 655. 56. Richard negoce d'Amsterdam ch. 14. p. 280. Emerigon. l. c. I. p. 624. Abbott, l. c. (6) 441. Benecke, System IV. S. 32; Benecke, principles p. 191. Park, on insurance p. 126. Langenbeck S. 199. n. 14.

48. So Emerigon l. c. I. p. 625. Piantanida, l. c. II. p. 268.

49. Charakteristisch ist das was Abbott l. c. (6) 441. in Betreff des Nothhafens überhaupt sagt: It seems to result from these decisions, that if a vessel goes into port in consequence of an injury which is itself the subject of general average, such repairs as are absolutely necessary to enable her to prosecute her voyage, and the

XIV. Güter die im Nothhafen verkauft werden mussten.

Darüber finden sich schon in den älteren Seerechten ausdrückliche doch ungenaue Bestimmungen [50]). Doch versteht es sich, dass der Verkauf zum Zwecke des gemeinen Besten geschehen sein müsse, also um die Havariegrosse-Kosten zu decken (Holl. Recht l. c. Art. 699. n, 20.), oder wie das Span. Recht sagt Art. 936. n. 12, um durch den Erlös den Schaden ausbessern zu lassen, den das Schiff durch irgend einen Unfall bekommen, der zur grossen Havarie gehört. Auch bestimmen beide letzteren Seerechte diesen Fall näher so, dass zur Havariegrosse namentlich der Verlust gehöre, welcher durch den Verkauf eines Theils der Güter (nämlich wie das Span. Recht l. c. hinzusetzt: im Nothhafen zu einem niedrigeren Preise als im Bestimmungshafen) von dem Eigner der Güter erlitten ist.

Ferner scheint es sich von selbst zu verstehen, dass der Ertrag der so verkauften Güter zum Besten des Ganzen auch wirklich verwendet sein müsse [51]), denn die Havariegrosse wird nicht durch die Handlung des Schiffers, durch den Verkauf, sondern durch den Bestand wirklich existirender Facta hier begründet.

---

necessary expences of port charges, wages and provisions during the stay, are to be considered as general average; but if the damage was incurred by the mere violence of the wind and weather, without sacrifice on the part of the owners for the benefit of all concerned, it falls, with the expenses consequent upon it, within the contract of the Shipowner, „to keep his vessel tight, staunch and strong," during the voyage for which she is hired. — Dass ist denn auch entschieden Nordam. Praxis. Vergl. Story in der Amerik. Ausgabe von Abbott pag. 350.

Doch liegen aus neueren Zeiten etwas divergirende Entscheidungen in Betreff des Nothhafens vor von dem Engl. Gericht Kings-Bench. Vergl. Stevens l. c. Art. II. sub. f. not.

50. Preuss. Seerecht 1727 Cap. VIII. Art. 18. Vergl. mit III. 51.

51. Im Consolato, welches übrigens den befrachtenden Kaufmann als Eigenthümer der Güter am Bord anwesend voraussetzt, wie dies in alten Zeiten gewöhnlich war, cap. 105 heisst es: doch ist wohl zu merken, dass der Kaufmann dahin sehen und wissen soll, dass das, was er leihet, zur Beförderung der Reise und zu den Bedürfnissen des Schiffes verwendet sei.

Es hat nun zwar unstreitig der Schiffer auch in anderen als Havariegrossefällen das Recht, nöthigenfalls und wenn er sich anderweitig kein Geld verschaffen konnte, von den eingeladenen Gütern zu verkaufen, um sich dadurch zur Fortsetzung der Reise in den Stand zu setzen. Doch gehören dann diese Güter nicht in Havariegrosse. Der Schiffer (Verfrachter) hat dann nur die Pflicht, die Güter nach dem Durchschnittspreise am Bestimmungsorte zu bezahlen [52]), kann dagegen die ganze Fracht dafür fordern. Uebrigens scheint es hier gleichgültig, ob der Schiffer die Gelder wirklich zu dem angeblichen Zwecke verwandt hat, wenigstens für den Eigenthümer der Güter, um gegen den Schiffer und Verfrachter wegen Erstattung des besagten Werthes zu klagen, falls der Eigenthümer nur in bona fide sich befand.

Uebrigens versteht es sich nach § 62, dass der Schiffer als solcher nicht berechtigt ist, die Unternehmung dadurch abzubrechen, dass er die Ladung in einem auswärtigen Hafen selbst verkauft, wenn es ihm gleich unmöglich ist, die ursprüngliche Reise fortzusetzen, und obgleich ein Verkauf der Ladung der vortheilhafteste Ausweg wäre, der für die Eigenthümer der Güter erwählt werden könnte. Lord Ellenborough (2 Stark's Reports p. 3) sagte: dem Schiffer eine solche unbeschränkte Gewalt über Schiff und Gut zugestehen, würde die Vernichtung aller kaufmännischen Unternehmungen zur Folge haben. Vergl. Stevens l. c. Art. sub VII. Doch darf er gewiss nach Umständen als negotiorum gestor, wenn er nur bona fide handelt, hier verkaufen. — Siehe aber § 187 Bd. II.

XV. Fracht für verkaufte und geworfene Güter. Nimmt man die alten Seegesetze buchstäblich, so würde nach den meisten derselben [53]) einfach anzunehmen sein, dass der Kaufmann, dessen Güter geworfen oder verkauft sind, dem Schiffer die volle Fracht bezahlen und letzterer solche ganz contribuiren müsse. Das Consulat cap. 293, indem es ausdrücklich die verschiedenen, zu jener Zeit circulirenden Ansichten in diesen

52. Wisby Seerecht Art. 35. 41; Oléron Seerecht Art. 22; Preuss. Seerecht v. 1727. cap. III. Art. 51. Ordonn. de la m. 1681. Art. 14. tit. du fret (III. 3.)

53. Oléron Seerecht Art. 8. 22. Wisby Seer. Art. 21. 35. 41. 69. Preuss. Seer. 1727. cap. III. Art. 51.

Sachen aufzählt, entscheidet sich ganz bestimmt dafür, fügt aber hinzu, „dass die Schiffer von besagter Fracht abziehen dürfen „die Heuer der Matrosen, den Proviant und alle ordentlichen „Kosten, die sie auf gedachter Reise gehabt haben; von allen „diesen vorbesagten sollen die Schiffer oder Jemand in ihrem „Namen den Kaufleuten Rechnung thun; und wollen es die „Kaufleute auf ihr Wort ankommen lassen, so mögen sie es „thun. Und von so viel als von der Fracht rein überschiesset, „die der Schiffer von den Kaufleuten für die Reise, auf welcher „das Werfen geschehen ist, empfangen hat, soll er zu dem „Werfen (d. i. also zur Havariegrosse) verhältnissmässig „beitragen, so wie das behalten gebliebene Gut zum Werfen bei-„trägt[54].“ Und nach einer kritischen Auseinandersetzung heisst es weiter, in Bezug auf den speziellen Fall der Hin- und Rückreise, wenn es nämlich nur auf der Hinreise geworfen worden ist: „Solchemnach ist der Schiffer um dieser und vieler Umstände willen keinesweges gehalten, für die Fracht, die er für die Zurückreise empfängt, zu dem Werfen beizutragen, das auf „der ersten Reise geschehen ist.“ — Hieraus geht denn zur Genüge hervor, dass das Consulat wenigstens die Fracht zur Havariegrosse, nach dem bezeichneten Abzuge heranzieht, wenn es auch nicht direct dieselbe in Havariegrosse berechnet, sondern wenigstens den Worten nach erst an den Kapitain gezahlt wissen will, der dann diese Fracht wieder zu contribuiren hat. Doch möchte ich das Consulat nicht so wörtlich verstehen, sondern freier interpretiren. Allerdings spricht aber das Consulat nicht ausdrücklich auch von verkauften Gütern; doch lässt sich nach ihm eine analoge Ausdehnung auf sie nach Massgabe der geworfenen sehr leicht machen. — Ferner lässt sich bereits das Hanseatische Seerecht (Art. 3 inf. tit. VIII.) ohne allen Zwang so verstehen, dass es direct die Bezahlung der Fracht in Havariegrosse annimmt. „Also soll auch des Schiffers Fracht so-„wohl von den Gütern, welche geworfen, als behalten worden „sein, (nämlich in Havariegrosse oder zum Werfgeld ist nach dem „ganzen Zusammenhange zu suppliren) gerechnet werden.“ Und

54. Dazu bemerkt aber Casaregis in seinen Bemerkungen zum Consulat, dass von dem Seegericht zu Pisa bei Reisen nach Livorno nur der dritte Theil der vollen Fracht in Anschlag gebracht werde, um zum Werfen beizutragen.

auch hier ist die analoge Ausdehnung auf verkaufte Güter sehr leicht zu machen.

Diese Bezahlung der Fracht direct in Havariegrosse ist denn unstreitig der einfachere Weg. Der Schiffer bekommt darnach seine Fracht aus der Contribution nach Abzug seines Antheiles. Und diess ist gegenwärtig als Regel zu betrachten.

Nähme man das Gegentheil auf Grund der älteren Seerechte an, so würde der Schiffer für die empfangene Fracht wieder contribuiren, der Kaufmann aber die bezahlte Fracht in Havariegrosse erstattet haben und nur seinen Antheil einlassen müssen. Dies ist aber umständlich und weitläufig.

Von den neueren Seerechten bestimmt das Spanische H. G. B. Art. 956: Zu dem Werthe, wovon das Schiff zur Havariegrosse beitragen muss, ist der Betrag der auf der Reise verdienten Fracht zu schlagen, nach Abzug des Soldes des Kapitains und der Schiffsmannschaft. Das Holländische Art. 727. erklärt, dass die Havariegrosse namentlich auch getragen werde: „durch die Fracht, unter Abzug des Lohns und Unterhalts des „Schiffsvolkes." Das Preuss. Allg. L. R. II. 8. § 1869. bestimmt, dass „das für die zurückgelegte Reise verdiente Frachtgeld, nach „Abzug desjenigen, was die Rheder daraus noch zu bezahlen „haben, besonders der noch rückständigen Heuer des Schiffers „und des Volkes, ingleichen des Beitrags zur kleinen Haverey" zur Ausmittelung des Betrags der zu vergütenden grossen Havarie zu ziehen sei.

Siehe noch einige Details bereits sub XII. dieses §.

XVa. Aus den vorigen Nummern ergiebt sich zwar von selbst, doch hat Stevens l. c. sub n. XII. es noch ganz besonders notirt, dass der Lohn an besonders dazu angenommene Leute, um dass Wasser aus einem leckgewordenen Schiffe auszupumpen, zur Havariegrosse zu rechnen sei. Vergl. 1. East's Term. Rep. p. 220. Indessen setze ich dabei voraus, dass der Leck wirklich so bedeutend war, dass er für Schiff und Ladung gemeinsame Gefahr brachte. Siehe Preussische A. Ord. § 218 n. 16.

XVI. Die Kosten der sog. Ranzionirung, also die Güter oder Schiffsgeräthschaften oder das Geld oder überhaupt alle Aufwendungen, welche gemacht und resp. hingegeben oder angewiesen sind, um Schiff und Ladung aus der Gewalt des Feindes oder von Seeräubern auszulösen, also besonders auch

der Loskauf aus den Händen von Kapern [55]). Namentlich gehört auch alles das hieher, was Kreuzern, gleichviel ob feindlichen oder freundlichen [56]) gegen versprochene, aber nicht am etwa bestimmten Termine erfolgte Bezahlung erhalten haben, Klefeker l. c. n. 15.

Da es nun sehr schwierig ist zu bestimmen, ob der Angriff der Ladung oder dem Schiffe allein oder beiden zusammen gegolten und worauf sich demnach der Loskauf zu beziehen habe, so scheint mir die Bestimmung des Holl. Rechts l. c. n. 1. naturgemäss, dass in zweifelhaften Fällen dafür zu halten sei, dass das Loskaufen zum Besten von Schiff und Gut stattgefunden habe.

Gleichgültig ist es, ob die Summe sofort gezahlt sei oder ob der Schiffer nur durch einen Revers zur Bezahlung einer gewissen Summe sich verpflichtet hat oder ob er die Summe in Wechseln auf seine Rheder oder deren Correspondenten anweisst, falls nur der Wechsel oder Revers wirklich realisirt ist, oder endlich, ob Bürgschaften, Geisseln gestellt sind, falls auch diese nur realisirt sind [57]).

Es muss aber ein Vergleich, Accord, eine Abfindung (Composition) mit dem Captor stattgefunden haben, damit er das

---

55. Span. Handelsgesetzbuch Art. 936 sub n. 1; Holl. Art. 699 n. 1; Franz. Art. 400 n. 1. Das Preuss. Allgem. L. R. II. 8. § 1829—34 ist am vollständigsten.

56. Langenbeck, l. c. S. 170 ist unserer Ansicht. Pöhls l. c. S. 653 verwirft den ganzen Fall, da Räuber oder Feinde unter dem Versprechen der Bezahlung etwas wegnehmen und nicht bezahlen. — Uebrigens sollte von Anfang an das Versprechen der Bezahlung nur als ein Schein angesehen und die Hingabe der Güter nur als eine reine Beraubung erscheinen, also jedenfalls gegenüber Räubern, so würde ich das so Weggenommene nicht zur Contribution in Havariegrosse bringen.

Die Preuss. Ass. O. 1766 § 218 sub n. 12. erklärt, dass nur Güter und Esswaaren, welche ein fremder, jedoch nicht feindlicher Kaper gegen versprochene, aber nicht erfolgte Bezahlung abfordert oder wegnimmt, in Havariegrosse gehöre.

57. Guidon de la mer ch. 6. Art. 1 sq. Ordonn. 1681. Art. 19 sq. tit. du fret (III. 3). Consolato del m. cap. 227 squ. Preuss. Assec. Ordnung 1766, Absch. 25. § 218 n. 6.

Schiff losgebe. Was der Captor mit Gewalt genommen hat, kommt nicht zur Contribution (Code de com. fr. Art. 403). Ebenso verhält es sich mit den Sachen, die ein Ladungsinteressent selbst gegeben hatte, um gerade seine Waaren, seine Person oder seine Dienerschaft loszukaufen. Vergl. Pardessus, cours du droit. com. n. 733. Galt der Angriff bestimmt nur dem Schiffe oder nur der Ladung, so ist aller Schade nur als particulaire Havarie zu tragen. Daher kann dem freien Schiffe oder der freien Ladung keine Contribution zugemuthet werden.

Die civilrechtlichen Grundsätze von vis und metus sind auf die hier vom Schiffer geschehenen Versprechungen nicht anzuwenden [58]). Denn nach Völkerrecht, dessen Grundsätze hier allein anzuwenden sind, sind die mit dem Feinde auch in Kriegszeiten geschlossenen Verträge gültig und verbindlich und müssen consequent solche Versprechen erfüllt werden, falls nur der Angriff nach Völkerrecht gesetzmässig war und geübt wurde [59]). Unbedingt gilt dies von Versprechungen neutraler Schiffer gegenüber einer kriegführenden Macht. Wenn ein solches Versprechen unserem Feinde zum Behufe des Loskaufes gemacht ist, so frägt es sich allerdings, ob man vor unseren Gerichten dem Feinde eine Klage auf Erfüllung geben würde. Indessen einmal würden beim Friedensschlusse von der feindlichen Macht dergleichen Versprechen gewiss als rechtsgültig nach Völkerrecht urgirt werden dürfen, und sodann wird sich ein Feind nicht leicht durch blosse Versprechungen und Anweisungen zum Loskauf bewegen lassen, also hat diese ganze Streitfrage kaum ein praktisches Interesse.

Seeräubern allerdings wird man aus dergleichen Versprechen keine Klage gewähren, sondern man wird, wenn man ihrer habhaft werden kann, ihnen selbst das Gezahlte wieder abstreiten dürfen. Indessen ist auch der Streitfall nicht practisch, denn Seeräuber werden sich nicht leicht mit blossen Redensarten, Versprechungen und Anweisungen abfinden lassen.

---

58. Vergl. Pufendorf, ius nat. et g. lib. III. c. 6. § 9 sq. Grotius, de iure belli ac pacis lib. II. cap. XI. § 7; cap. XVII. § 18 et 19. Emerigon l. c. I. p. 472, Boulay-Paty, l. c. II. p. 458.

59. Von den alten Seerechtsbüchern erwähnen den Fall Consol. del m. cap. 229 und Guidon d. l. m. chap. VI. Art. 3. und entscheiden sich beide bereits für die Gültigkeit des Versprechens.

Uebrigens muss das Schiff durch den Loskauf von dem Kaptor wirklich befreit worden sein. Wäre der Kaptor gegen den getroffenen Vergleich Herr des Schiffes geblieben, so könnten die Eigenthümer der als Lösegeld gegebenen Sachen von denjenigen nichts fordern, deren Sachen auf irgend eine andere Weise später gerettet wurden, wie z. B. wenn auf den Kaptor Jagd gemacht wird und er das Schiff nun abandonnirt, ferner nach der Wiedernehmung etc.

Sind aber Geisseln an Feinde oder Seeräuber zur Sicherung der Erfüllung des Vertrags und namentlich der Versprechungen gegeben worden, so liegt auf Schiff und Ladung unbedingt die Verpflichtung, diese auszulösen. Dabei ist nicht bloss das Versprochene zu zahlen, sondern sind auch den Geisseln ihre Kosten und Auslagen, namentlich Reisekosten zu restituiren [60]). Beides sowie auch die etwanige Belohnung für die Geisseln gehört in Havariegrosse. Und bestimmt mit gutem Grunde das Preuss. Recht l. c. § 1833 und 1834, dass die Rheder und Befrachter in diesem besonderen Falle der Auslösung der Geisseln durch Abtretung ihrer Antheile am Schiffe oder an der Ladung sich nicht befreien können und dass selbige auch dann für die Lösung der Geisseln verhaftet sind, wenngleich das Schiff oder die Ladung durch nachherige Unglücksfälle verloren gegangen sein sollte.

XVII. Aller Schaden, der dem Schiffe und der Ladung durch Vertheidigung gegen Feinde und Räuber zugefügt wurde [61]). Es versteht sich dabei auch hier, dass ein wirklicher Feind des Schiffes und der Ladung der Angreifende sein müsse. Ist es klar, dass bei einer Wegnahme des Schiffes die Ladung nichts riskirte, so würde es ungerecht sein, letztere zu einer Contribution des Schadens herbeizuziehen für

60. Vergl. besonders Span. Recht l. c. Art. 936 sub 10, obgleich hier nur ein Mitglied der Schiffsbesatzung als Geissel vorausgesetzt wird, was allerdings die Regel ist. Doch können es auch Passagiere sein.

61. Vergl. Pöhls l. c. S. 646 über diese Nummer. Siehe besonders die billigen Bestimmungen des Preuss. Allg. Landrechts II. 8. § 1835 ff. — Dagegen ist übrigens Langenbeck l. c. S. 170 unter Polemik gegen Grotius.

einen Schaden, der ihres Besten wegen nicht verursacht worden ist. Vielmehr können die Ladungsinteressenten, wenn sie von dem gefährlichen Charakter des Schiffes, und umgekehrt die Schiffsinteressenten, wenn sie von dem gefährlichen Charakter des Guts entschuldbarer Weise nicht gewusst haben und die gegnerische Partei hier oder dort in mala fide in Bezug hierauf sich befand, die einen von den anderen Entschädigung verlangen, für alle Schäden, Kosten, Ausgaben, die ihnen hierbei entstanden sind. Speziell darf namentlich nicht der Schiffer den Angriff z. B. durch Verstösse gegen das Seeceremoniell schuldbarer Weise herbeigeführt haben.

Ferner kommt hier unstreitig der allgemeine Grundsatz der Havariegrosse zur Anwendung, dass ein Schade nur in Havariegrosse zu rechnen sei, wenn, durch die Herbeiführung desselben, Schiff und Ladung wirklich gerettet worden sind. Dabei scheint es gleichgültig, ob das Schiff sich sofort befreite oder erst nachträglich entwischte. Sodann gehört namentlich die Beschädigung bei der nachträglichen Freimachung in Havariegrosse [62]).

Namentlich gehören also hieher die eigentlichen Beschädigungen von Schiff und Gut, sowie die verbrauchte Ammunition [63]).

XVIII. Die Verpflegung, Heilung, der Unterhalt, die Entschädigung von allen am Bord befindlichen

---

62. Pardessus l. c. n. 737 scheint anderer Meinung. Sehr zweifelhaft und unter sonderbaren Distinctionen ist Stevens l. c. Artikel 2 sub n. c. Freilich ist auch noch selbst in neueren Zeiten nach Stevens in England gerichtlich entschieden, dass weder der Schaden, der einem Kauffahrer bei der Vertheidigung gegen einen Kaper zugefügt wird, noch der Werth der verbrauchten Ammunition, noch die Kosten, um die verwundeten Seeleute zu heilen, durch Havariegrosse zu vergüten sei (4 Tamp. Rep. p. 337), was um so mehr noch von Kriegsschiffen und Kapern, als von Kauffahrern gelten muss. Dies bestätigt auch Abbott l. c. 445.

63. Das Preuss. Recht l. c. hebt dies ausdrücklich hervor. Das Span., Französ. und Holl. Handelsgesetzbuch erwähnen davon nichts ausdrücklich, sondern sprechen nur von dem in der folgenden Nr. XVIII. unseres Textes Erwähnten, doch schliessen sie Obiges gewiss nicht aus, da man es aus der allgemeinen Rubrik dieser Gesetzbücher über Havariegrosse deduciren kann.

Personen, die bei der Vertheidigung von Schiff und Gut (siehe n. XVII.) verwundet oder verstümmelt worden sind [64]). Dazu gehören denn auch die dem Schiffsvolk zur Aufmunterung versprochenen oder verabreichten Belohnungen, soweit solche in den einzelnen Ländern erlaubt sind. Pöhls l. c. S. 656 und die Englische Praxis verwerfen dies. Vergleiche Stevens, l. c. Art. 2. lit. g. Ebenso die Begräbnisskosten der Getödteten, sowie die Abfindungen der untauglich gewordenen Schiffsleute. Endlich, dasjenige, was den Wittwen und Kindern der getödteten oder an ihren Wunden gestorbenen Schiffsleute gereicht werden muss [65]).

Wurde ein Seemann dagegen im gewöhnlichen Dienste des Schiffes verwundet etc., so fallen die Kosten etc. dem Schiffe zur Last.

XIX. Die Entschädigung oder die Auslösung von denen, welche im Dienst des Schiffes und der Ladung zugleich abgesandt waren nach der See oder nach dem Lande und dort beschädigt oder gefangen genommen oder zu Sklaven gemacht worden sind [66]). Desgleichen die Kosten für deren Verwundungen, für Entschädigungen an Wittwen, Kinder etc.

---

64. Das Franz. R. l. c. n. 6, das Spanische l, c. sub 9. und Holl. Recht l. c. n. 7, wo aber ungenau bloss von Vertheidigung des Schiffes gesprochen wird. Besser Preuss. Recht l. c. § 1836 ff. — Vergl. bereits Hans. Seerecht XIV. Artikel 3. Verordnung Karls V. 1551 Art. 28. Placat Philipps II. l. c. Art. 2. Rotterd. A. O. Art. 97, 98. 222. 223. Ordonn. 1681 Art. 6. (III. 7.)

65. Es sind das die ausdrücklichen Bestimmungen der Hamb. A.-Ord., des älteren und neueren Preuss. Rechts, der Kopenhag. A.-Ord. 1746. Wegen des Engl. Rechts siehe die vorige Nummer Note 62. Die Praxis scheint sich in England nicht mehr an das Statut 11 und 12 William III. c. VII. zu kehren, wodurch der Richter des Admiralitätsgerichtshofes autorisirt wird, für die verwundeten Seeleute, für die Wittwen der Getödteten etc. eine gewisse Summe zu erheben, die 2 Pfund vom Hundert des Werthes von Schiff, Fracht und Ladung nicht übersteigt.

66. Dies ist ausdrückliche Bestimmung des Holl. Rechts l. c. 699 sub 8. Doch steht dort wohl nur durch einen Druckfehler Schiff oder Ladung, was gegen die ganze Natur der Havariegrosse und zugleich im Widerspruche mit Art. 434 ist, wie Schumacher, der Uebersetzer

Es kann geschehen, dass ein Kapitain, der mehrere Hafen angeht, was man Escaten machen nennt (faire échelle), sich vergewissern will, ob eine gewisse Waare sich da oder dort besser verkauft, ob sie da nicht verboten ist etc. Er sendet desshalb Jemand seiner Leute ans Land, um Auskunft zu erhalten. Der abgesandte Seemann wird aber auf dieser Dienstreise verwundet oder gefangen. Obgleich nun eine solche Mission allerdings direct die Ladung, derentwegen hier nachgeforscht wurde, betrifft, so darf man füglich doch nicht die Verpflegung oder das Lösegeld dieses Mannes einzig den betreffenden Ladungsinteressenten zur Last legen. Doch kann von einer Contribution in Havariegrosse auch nicht die Rede sein. Ich halte nur die Rheder für verpflichtet, verhältnissmässig die betreffenden Kosten zu tragen, da ja der Seemann auch in einer eigenthümlichen Art des Schiffsdienstes, wozu sich nämlich Schiffer und Rheder durch Eingehen in das Escatenmachen stillschweigend verpflichtet hatten, in diese Lage gerathen war. Ja in subsidium möchte ich die Rheder verbunden halten, das Ganze zu tragen. Dagegen möchte ich die übrigen Ladungsinteressenten nur dann zur Contribution heranziehen, wenn auch sie einen Frachtcontract zum Escatenmachen mit dem Kapitain abgeschlossen haben, falls auch an dem Orte des Unfalles gerade nicht ihretwegen die Mission mit stattfand. Vergl. Pardessus l. c. n. 739.

XX. Bergelohn an Kriegsschiffe und an Kaper für Wiedernehmung vom Feinde, und Kosten dieserhalb. Dies ist Englische Praxis und finde ich dieselbe als der Natur der Havariegrosse entsprechend Vergl. Stevens l. c. Art. 1. sub n. XV. Die anderen Seerechte erwähnen den Fall nicht ausdrücklich.

Pöhls l. c. S. 650 billigt übrigens gleichfalls diesen Fall. Nach strengen Begriffen, sagt er mit Recht, kann hier zwar nicht eigentlich von einer Havariegrosse die Rede sein, da diese eine freiwillige Handlung eines Interessenten voraussetzt. Aber da der Berglohn als ein Aufwand erscheint, der sowohl das

---

des Holl. Handelsgesetzbuchs, zu obigem Art. 699 in der Note bereits bemerkt hat. — Andere Seerechte schweigen hiervon gänzlich. Doch liegt die Richtigkeit der obigen Nummer am Tage.

Schiff wie die Ladung trifft und dessen Grösse sich nach dem Werthe Beider richtet, so liegt wenigstens schon darin selbst ein Grund der Vertheilung des Schadens auf Schiff und Gut, analog der Contribution in Havariegrosse und kann es demnach ohne Schwierigkeiten geschehen, dass man überhaupt diesen Fall zur Havariegrosse heranzieht. Es versteht sich von selbst, dass überhaupt nur für den Theil des genommenen und wiedergenommenen Eigenthumes von einer Contribution des Berglohns in Havariegrosse die Rede sein kann, welcher bei der Nehmung wirklich in Gefahr einer prisengerichtlichen Condemnation war. Ist also nur das Schiff oder nur die Ladung unfrei gewesen, so kann von Vertheilung des Berglohns nach Havariegrosse nicht die Rede sein.

Endlich scheint eine analoge Ausdehnung dieser Nummer auf Belohnungen, welche etwa für Befreiung aus den Händen von Seeräubern ertheilt werden, sich von selbst zu verstehen.

XXI. Die Reclamekosten, wenn Schiff und Ladung ungerechter Weise, namentlich auch im Fall des Embargo, angehalten oder aufgebracht und beide durch den Schiffer reclamirt sind. Dazu gehört denn auch Lohn und Unterhalt des Schiffsvolkes während des vorbesagten Liegens und Reclams[67],

---

67. Dies sind die Bestimmungen des Holl. Rechts l. c. sub 12 und 13. Auch Stevens l. c. n. XVII. erklärt sich dafür, führt aber an, dass viele in diesem Jahrhundert erlassene Decrete des Englischen Admiralitätsgerichts über fremde, durch britische Kreuzer aufgebrachte und aufgehaltene Schiffe, dahin lauteten: dass die Ladung alle Kosten tragen sollte. Doch spricht Stevens eigentlich nur davon, dass das Schiff ungerechter Weise angehalten worden sei und das Holl. Recht hat den Zusatz: ungerechter Weise nicht; der sich aber von selbst versteht. Kent l. c. will etwa unterscheiden. During a capture and detention for adjudication wird Sold und Unterhalt der Mannschaft für Havariegrosse erklärt. Er beruft sich dazu auf: Ricard, negoce d'Amsterdam p. 279. Boulay-Paty, tom. IV. 444. Leavenworth v. Delafield, 1. Caines' reports 574. Kingston v. Girard, 4 Dallas' rep. 274. — Im Falle des Embargo aber nicht, wie dies schon Pothier l. c. und derselbe Ricard annahmen und entschieden ist in Robertson v. Ewer, 1 Term. rep. 127. Penny v. New-York Insur. Comp. 3 Caines' rep. 155, doch sei 1807 von dem Court of Error in Pennsylvania anders entschieden. Kent beklagt selbst die Unsicherheit der Praxis. — Klefeker l. c. S. 42

doch gewiss nur für die Mannschaft, die der Schiffer nothwendig brauchte auch während des Liegens zur Sicherheit von Schiff und Ladung. Denn das Mehr muss der Rheder und resp. der Schiffer allein tragen. Das Mass lässt sich aber nur nach den Umständen des concreten Falles beurtheilen. — Die etwanige Lagermiethe für die Güter, die Kosten des Ein- und Ausladens möchte ich der Ladung allein aufbürden, und auf der anderen Seite den Schiffer die besonderen Ausgaben für Kosten und Schäden seines Schiffes tragen lassen, da mir die Gemeinschaft von Schiff und Gut einmal und sodann die hier obschwebende Gefahr nicht so gross zu sein scheint, um alle Consequenzen der Havariegrosse, nach Analogie des Aufenthaltes in einem Nothhafen, ziehen zu können oder zu müssen.

Die Particularrechte enthalten meist nur unvollständige Bestimmungen hierüber. Das Span. Recht l. c. sub 11 zieht nur den „Lohn und Unterhalt der Besatzung eines monatsweise „befrachteten Schiffes während der Zeit, wo es auf Befehl oder „durch höhere Macht unter Embargo oder angehalten gewesen" — hieher. Der Code de com. franc. Art. 400 sub 6 sagt: les loyers et nourriture des matelots pendant la détention, quand le navire est arrêté en voyage par ordre d'une puissance — — —, si le navire est affrété au mois. Vergl. schon Ordonn. 1681. Art. 7. (III. 6). Pardessus l. c. n. 741 sagt aber geradezu: Wurde ein Schiff aufgebracht und der Kapitain muss irgendwo verweilen, um die Legitimität der Prise zu contestiren, so gehören die Kosten zur Bewirkung der Freilassung, Kost und Gage der Equipage während seines Aufenthaltes ebenso zur Havariegrosse, wie in dem bereits angegebenen Falle eines gezwungenen Aufenthaltes. Uebrigens weiss Pardessus recht gut, dass die gesetzlichen Bestimmungen Frankreichs nur analogisch soweit ausgedehnt werden können.

---

sub 12 ist unserer Ansicht. Er sagt: das Monats- und Kostgeld für das Schiffsvolk, wenn das Schiff von hoher Hand angehalten worden ist. Ebenso, indem er überhaupt dies in allen Fällen der äusserlichen Gewalt, als Detention, Aufbringung, Schiffbruch, schwere Lecken oder Stranden, gelten lässt, Langenbeck (Anmerkungen zu dem Hamburg. Schiffs- und Seerecht S. 152 ff.). Siehe jedoch (Magens) Versuch über Assecuranzen S. 80 ff.

Wenn aber das Holländische Handelsgesetzbuch Art. 699 sub n. 18 noch weiter geht und erklärt, dass in Havariegrosse gehören: „Der Sold und der Unterhalt des Schiffsvolks, wenn „das Schiff, nach dem Anfang der Reise, durch eine fremde „Macht oder durch den Ausbruch eines Krieges auf„gehalten wird, so lange Schiff und Ladung nicht von allen „gegenseitigen Verbindlichkeiten entschlagen sind", — so steht es allerdings ziemlich vereinzelt da, wenn auch Langenbeck (Hamburger Schiffs- und Seerecht S. 169 n. 11)[68]) in ähnlichem Sinn sich ausspricht und die Hamburger Praxis 1806 und 1807 sich dahin entschieden haben soll, dass die Kosten, welche durch die veränderte Fahrt und durch das Liegenmüssen in einem fremden Hafen wegen des Ausbruches eines Krieges, namentlich wegen der Blokade des Bestimmungsortes etc. aufgelaufen sind, in Havariegrosse zu vergüten seien[69]).

Freilich können auch die so eben im obigen Texte angegebenen Bestimmungen des Spanischen und Französ. Rechtes mehr oder weniger hiehergezogen und im Sinne des Holländ. Rechts erklärt werden. Auch das Preussische Recht l. c. II. 8. § 1827 gehört zum Theil hieher. Siehe unten Note 76 zu XXVIII. Vergl. auch schon Baldasseroni IV. tit. IV. n. 8. Bynckershoek l. c. p. 736. Emerigon l. c. ch. 12. 5. 22. 45. Valin ad Art. 7 (III. 7).

Aber das Princip der Havariegrosse wird damit durchbrochen. Es fehlt 1) die unmittelbar obschwebende Gefahr und 2) liegt auch die Absichtlichkeit wesentlich nicht mehr vor. Auch könnte man sich leicht gedrungen fühlen, alle Kosten von Detentionen des Schiffes, welche durch den Verlauf der Natur, als widrige Winde, Einfrieren etc., dann in Havariegrosse zu rechnen und das wäre unbedingt falsch[70]).

---

68. Er sagt: Alle Unkosten und Liegetage, welche nicht nach dem Lauf der Natur, sondern durch dazu gekommene äussere Gewalt, als Detention, Nehmung, Strandung und dergleichen causiret etc.

69. Ein ähnlicher Fall wurde 1850 in den Hamburger Gerichten verhandelt, doch kenne ich dessen endliche Aburtheilung noch nicht.

70. Man hat es aber gethan. Schon Langenbeck l. c. S. 152 polemisirt aber dagegen und unterscheidet bestimmt das Interesse der

Desswegen glaube ich denn auch jene Bestimmungen des Holländischen Rechts vom Standpunkte des gemeinen Europ. Seerechts nicht billigen und nicht als gemeinrechtliche Praxis bezeichnen zu können, soviel auch eine gewisse unbestimmte Billigkeitsrücksicht fürs Erste dafür sprechen mag.

Ich bin aber hauptsächlich desswegen gegen eine gemeinschaftliche Tragung der hierbei auflaufenden Kosten und gegen analoge Anwendung der Havariegrossecontribution, weil mir durch dergleichen Aufhaltungen auf der Reise, die gewöhnlich lange andauern, die Ladung schon verhältnissmässig so grossen Schaden, wegen Verzögerung des Verkaufes etc. erleidet und dazu wegen Zahlung der Fracht nach Verhältniss zum wenigsten des zurückgelegten Weges so sehr beschwert ist, dass füglich der Schiffer die allerdings meist nicht unbedeutenden Kosten in Bezug auf das Schiff allein tragen möge, besonders da der Schiffer durch theilweise Entlassung der Mannschaft die Kosten meist ermässigen kann. Anders bei dem unter n. XXIII. zu nennenden Falle der ausserordentlichen Quarantäne, denn deren Zeit dauert höchst selten so lange, dass dadurch die ganze Speculation mit der Ladung verunglückte, was bei den Kriegsfällen obiger Art nicht selten der Fall sein wird. Demnach ist in der Regel der durch die Quarantäne für die Ladung entstehende Schaden im Verhältniss zu den Kosten, welche dem Schiffer dadurch erwachsen, unbedeutend, und scheint es billig, dass hier eine Ausgleichung durch Berechnung des beiderseitigen Schadens in Havariegrosse möglichst herbeigeführt werde. Auch kann ja hier der Schiffer durch Entlassung des Schiffsvolks seine Ausgaben nicht vermindern[71]). Im ersteren, nicht im

---

Liegetage, welche durch den blossen Lauf der Natur entstehen, gegenüber denjenigen, welche durch sog. äusserliche Gewalt herbeigeführt werden.

71. Auch Pöhls l. c. 653 erklärt sich dagegen, dass Kost- und Monatsgeld der Equipage, wenn das Schiff von höherer Hand angehalten werde, in Havariegrosse gehören sollen. Vergleiche auch schon Verwer, l. c. S. 117. § 2. Stevens, l. c. Art. 2. lit. f. Benecke System IV. S. 82. Benecke treatise pag. 233. Doch lassen alle diese Autoren es allzu sehr aus dem Auge, dass wie in allen Rechtsinstituten, so auch bei der Havariegrosse, eine Ausdehnung auf

zweiten, also im Quarantäne-Falle fehlt es an der Hauptvoraussetzung der Havariegrosse, dass ein Fall vorliege, wo sich der Eine durch den Schaden des Anderen bereichere.

XXII. Es kann namentlich keinem Zweifel unterliegen, dass Anker, Taue etc., welche gekappt wurden, um dem Feinde zu entfliehen[72]) oder um einer drohenden Seegefahr oder Feuersgefahr zu entgehen, in Havariegrosse gerechnet werden müssen.

XXIII. Die Kosten, mit Inbegriff des vermehrten Soldes und des Unterhaltes des Schiffsvolks, verursacht durch eine aussergewöhnliche und beim Abschluss der Befrachtung nicht vorgesehene Quarantäne, für soweit wie das Schiff und die eingeladenen Gegenstände derselben unterliegen. Vergl. schon n. XXI. in f.

Dies ist die wörtliche Bestimmung des Holl. Handelsgesetzbuches l. c. sub n. 22. Auch schon die Preuss. Assecuranzordnung 1766 Abschn. 25 § 218 sub 19 zählt: „alle Unkosten einer ausserordentlichen Quarantäne und anderer dergleichen ungewöhnlichen und unvermeidlichen Zufälle", in Havariegrosse. Fast ebenso Hamb. Assecuranz-Ordnung 1731. Titel 21. Art. IX. n. 10. Auch Klefeker l. c. Seite 43 sub 16 ist der Meinung, drückt sich aber schlecht aus[73]). Vergleiche auch Emerigon, traité. I. p. 651.

Die anderen Seerechte erwähnen hiervon freilich nichts und ist hier überhaupt nur eine analoge Anwendung der Contribution in Havariegrosse möglich, die sich aus Gründen der Billigkeit empfiehlt. Es fehlen hier gewisse Haupterfordernisse der strengen Havariegrosse ganz in ähnlicher Weise wie in den sub n. XX, und XXI. genannten Fällen.

XXIV. Es liegt auf der Hand, dass alle nothwendigen Kosten und Ausgaben, die in unmittelbarer Verbindung mit der

---

ähnliche Fälle möglich und oft billig ist. Ihre Gründe sind hier der Art, dass dadurch noch mancher andere Fall der Havariegrosse wegfallen müsste.

72. Pöhls l. c. 647. nennt nur diesen ersten Fall.

73. Er sagt: Extra-Quarantänekosten, d. h. wenn ein Schiff vierzehn Tage, drei, vier Wochen oder länger Quarantäne halten muss. — Pöhls, l. c. S. 654 n. 4. verwirft dagegen diese ganze Nr. XXIII.

Havariegrosse und deren Abwicklung stehen, also namentlich: Die Kosten für das Aufmachen und Feststellen der Havariegrosse, hieher zu zählen sind.

Diese Bestimmung (des Holl. Rechts l. c. sub n. 21) rechtfertigt sich dadurch, dass eine solche Berechnung und Vertheilung dieser Kosten am einfachsten ist und eine gleichmässige Contribution dazu von Schiff und Gut in der Natur der Sache begründet liegt. Also gehören hieher alle Spesen und Kosten, die dem kaufmännischen Gebrauche gemäss für Dienstleistungen der Kaufleute gezahlt werden. Namentlich auch alle Maklercourtagen beim Verkauf von Waaren, alle Provisionen, Zinsen, Taxatorenremunerationen, Belohnung von anderen Sachverständigen, nur versteht es sich von selbst, dass der zu taxirende, besichtigende Schaden in Havariegrosse gehören muss. Ist daher ein Schaden zum Theil Havariegrosse, zum Theil particuläre Havarie, so gehören auch die Kosten der Taxation etc. nur theilweis in Havariegrosse.

XXV. Aus ähnlichen Gründen rechtfertigt sich die fernere Bestimmung des Holländischen Rechts l. c. sub n. 19, dass die Bodmereiprämie von Geldsummen, welche zur Deckung von Kosten, die in Havariegrosse kommen, aufgenommen werden, selbst in Havariegrosse gehöre. Auch die Prämie, um die eben genannten, auf Bodmerei genommenen Gelder zu versichern, zieht man mit Recht hieher. Holl. Recht l. c. sub 20. — Siehe n. XXVI.

XXVI. Namentlich aber rechtfertigt es sich, dass die Bodmereiprämie in Havariegrosse zu berechnen sei, wenn der Schiffer in einem Nothhafen zum gemeinen Besten des Schiffes und der Ladung Geld aufgenommen und Bodmerei gezeichnet hat. Klefeker l. c. S. 43 sub 17. — Siehe n. XXV.

XXVII. Kosten und Schäden der An- und Uebersegelung. Obgleich der Fall der An- und Uebersegelung eigentlich mit der Beschädigung nach Havariegrosse nichts gemein hat, indem der dem einen von dem anderen zugefügte Schaden mehr oder weniger zufällig bleibt, selbst im Falle, dass einer oder beide Schiffer mit bösem Vorsatz an- oder übersegelten: — so haben doch die älteren Seerechte diesen Schaden in Havariegrosse durch Contribution über Schiff und Gut vertheilt, wenigstens im Falle der zufälligen An- und Uebersegelung. Vergl. Hamb. Assec.-Ord. 1731. Titel 8. Art. 1 und 2.

Aehnlich, doch mit Modificationen Preuss. A. O. 1766. Absch. 9. § 117 ff. Die neueren Seerechte enthalten noch mehr modificirende Bestimmungen. Doch brauchen wir in dieser Beziehung nur auf die bereits § 139—141 gegebenen Erörterungen zu verweisen.

XXVIII. Die seit alten Zeiten hieher gerechneten Kosten der Admiralschaft[74]), sowie nicht weniger die des neueren Convoi (siehe § 70) müssen auch noch gegenwärtig in Havariegrosse berechnet werden[75]), falls nur nicht feststeht, dass diese Kosten dem Schiffer bereits bei der Frachtbestimmung und -festsetzung vergütet worden sind. Diese letztere Beschränkung scheint mir aber allerdings nothwendig zu sein. Unter Voraussetzung derselben finde ich dann aber auch nicht die geringsten Schwierigkeiten, die genannten Kosten zur Contribution in Havariegrosse zu bringen, denn namentlich wird 1) die Ausgabe zum gemeinen Besten von Schiff und Gut gemacht, 2) in Hinblick auf eine obschwebende Gefahr und 3) fehlt auch der Charakter der Absichtlichkeit der ganzen Unternehmung nicht. Selbst wenn durch landesherrliche Verordnung die Schiffe zeitweilig unter Convoi zu fahren gezwungen werden, so ist der Zwang hier doch sehr entfernter Art und trifft mehr die Gesammheit der Schiffahrt, nicht den Einzelnen. Auch ist dies eben immer nur als Ausnahme zu betrachten, bei welcher trotzdem die Vertheilung der bei dem Convoi auflaufenden Kosten in Havariegrosse zu vergüten sind, da sie Schiff und Ladung gemeinsam zum Besten, zur Abwendung einer Gefahr dienen,

---

74. Consol. del m. cap. 283. 284. Rötterd. A. O. arg. Artikel 253. Schwed. Seerecht VII. cap. 7. Hamb. Statut 1497. Tit. vom. Schiprechte Art. 32. coll. Wisby Seerecht Art. 38 i. f.

75. So Langenbeck l. c. Seite 169. n. 5: Admiralschaftskosten und Seinbriefen. Vergl. auch Bynckershök, quaest. juris publ. IV. cap. 25. p. 729 (ed. Lugd.-Bat. 1774). Verwer, nederl. Seerechten p. 117. 123. Wedderkop, introd. III. tit. IV. § 57. Emerigon, traité des assur. I. pag. 626. Benecke, System IV. Seite 71 ff. Benecke, principles p. 225 sq. — Bynckershök l. c. erzählt drei Holl. Entscheidungen für Convoi auf und Abbott l. c. S. 443. 44. hält es noch für passend diese in Detail vorzutragen. Doch scheint die Engl. Praxis zweifelhaft und Stevens l. c. erwähnt sogar den Fall unter den von ihm aufgezählten Havariegrossefällen nicht.

so lange eben nicht feststeht, dass bereits in der Frachtstellung vom Schiffer die Convoiausgaben mit berücksichtigt, also diese Kosten auf die Fracht geschlagen sind und letztere demnach verhältnissmässig erhöht worden ist.

Uebrigens muss eingeräumt werden, dass im Gegensatz zu den meisten anderen Havariefällen der Charakter der Gefahr hier ein etwas anderer ist, indem die Gefahr nicht unmittelbar vorhanden ist, sondern nur in Aussicht steht. Doch scheint dieser Unterschied nicht so wesentlich zu sein, um desswegen eine Ausschliessung dieses Falles aus der Havariegrosse zu rechtfertigen. Pöhls l. c. Seite 652 legt freilich viel Gewicht hierauf und leugnet, doch nicht bloss aus diesem Grunde, die rechtliche Möglichkeit, wenigstens die Kosten des Convoi in Havariegrosse zu vergüten. Doch nimmt er einen Fall aus: „Wird ein Schiff vom Feinde verfolgt und begiebt es sich nun „unter den Schutz von Kriegsfahrzeugen, so gehört dasjenige, „was dafür bezahlt wird, allerdings in Havariegrosse, was auch „schon dann der Fall ist, wenn der Feind so nahe ist, dass es „unmöglich ist, ihm zu entgehen, und der Schiffer nun die nahe „Hülfe des Convoi sich zu Nutze macht: denn hier ist das „Merkmal der Havariegrosse vorhanden." Indessen scheint die Beschränkung auf diesen einen Fall nicht nöthig, falls man nur die von uns oben gemachte allgemeine Voraussetzung und Beschränkung festhält. — Auch die Kosten des nothwendigen Wartens auf Convoi gehören natürlich hieher [76].

76. Für unsere Ansicht in Betreff des Convoy überhaupt ist schon Bynckershök quaest. iuris priv. lib. IV. chap. 25 und sprechen namentlich Holl. Gerichtssprüche vom Anfang des 18. Jahrhunderts, wenigstens insofern als sie die Gage und den Unterhalt der Mannschaft während des nothwendigen Wartens auf Convoy in Havariegrosse rechnen. Ebenso erklärt sich Kent, comment. on the American law. lect. 47. n. 9. S. 237 (while the vessel was detained at an intermediate port by fear of enemies, and waiting for convoy) dafür. Ferner ist für unsere Ansicht Pardessus l. c. n. 741 und im wesentlichen auch das Preuss. Allgem. Landrecht II. 8. § 1827; Muss ein Schiff auf Convoy warten oder sonst, wegen besorglicher Feindesgefahr, in einem neutralen Hafen eine Zeit lang liegen bleiben: so werden die Heuer und der Unterhalt des Schiffsvolks für diesen Zeitraum — — als grosse Havarie vergütet. —

Sollte heutzutage noch eine Admiralschaft vorkommen, so würden auch jetzt noch deren Kosten in Havariegrosse zu berechnen sein, unter derselben Voraussetzung, dass sie nicht schon auf die Fracht geschlagen sind.

XXIX. Es soll hier noch ein spezieller Fall erwähnt werden, der in England viel bestritten worden, obgleich er nach dem bisher von uns Erörterten sich leicht als ein Havariegrosse-Fall ergeben wird, welcher Ansicht denn auch Stevens l. c. Art. 2. sub lit. h. ist.

Nämlich: Schaden, der Ladung dadurch zugefügt, dass man Wasser durch die Luken hindurchgiesst, um ein zufällig im Raum oder zwischen den Verdecken entstandenes Feuer zu löschen.

Die Frage ist, sagt Stevens l. c., wer muss diesen Schaden bezahlen. Der Versicherer der Güter verweigert es, aus dem Grunde, dass, obschon er für den Verlust durch Feuer im Allgemeinen einstehen muss, selbiges doch in diesem Falle die entfernte Ursache des Schadens ist. Wasser ist die nahe Ursache. Allein dieses kommt durch Menschenhände und gehört also nicht unter die Rubrik eines „Verlustes oder Unglücks", wofür der Versicherer verbindlich ist. Macht man eine Havariegrosseforderung daraus, so wird sie aus dem Grunde zurückgewiesen: dass der den Gütern zugefügte Schaden vom zweiten Grade und zufällig ist, und nicht vom ersten Grade und absichtlich (sowie beim Wegkappen eines Mastes etc.), wie er sein muss, um eine solche Forderung zu begründen. Die Frage bleibt also: Wie soll der Eigner des beschädigten Guts seine Entschädigung erhalten. In Antwort hierauf ist zu bemerken, dass, da es nie ein Unrecht geben sollte, ohne eine Abhülfe dafür, und da es ferner Niemandem erlaubt sein müsste, von eines Anderen Verlust Vortheil zu ziehen, so hat der Eigner ein Recht, von denen, welche durch seinen Verlust Vortheil gehabt haben, zu fordern, dass sie ihm die Abhülfe geben, welche er von seinen Versicherern nicht bekommen kann. Und

---

§ 1818. Es macht keine Ausnahme, wenn gleich zur Zeit des Auslaufens die Gefahr schon bekannt gewesen, und wegen der Convoy nichts verabredet sein sollte.

so muss denn die besagte Forderung durch einen Havariegrosse-Beitrag abgemacht werden.

Soweit Stevens. Man mag zugleich wiederum aus diesem Falle ersehen, wie es ungerechtfertigt erscheint, bloss die nächsten und unmittelbarsten Folgen des eigentlichen Havariegrosse-Factums zur Havariegrosse ziehen zu wollen.

XXX. Aus Gründen der Billigkeit möchte ich in analoger Anwendung der der Havariegrosse zum Grunde liegenden Rechtsprincipien noch in folgenden Fällen, wenn ich sie auch nicht gerade als Havariegrossefälle proclamiren will, da hier Manches zur Feststellung des Begriffes der eigentlichen Havariegrosse fehlt, trotzdem die Contribution in Havariegrosse eintreten lassen:

1) Wird, um einer in einem Hafen oder einer Rhede ausgebrochenen Feuersbrunst Einhalt zu thun, befohlen, ein Schiff zu versenken, so erscheint dies als eine zum Besten Aller unternommene Massregel; und wenn auch die Absichtlichkeit von Seiten der einzelnen Schiffer unmittelbar fehlt: — in der Absicht der befehlenden Obrigkeit liegt gleichsam offenkundig die vernünftiger Weise von allen Schiffern bei solcher Gelegenheit gleichfalls gehabte Absicht. Es ist billig, dass dieser Verlust als gemeinsame Havarie betrachtet werde, wozu alle übrigen Schiffe (sammt ihrer etwanigen Ladung) beizutragen haben. Dies ist denn auch Bestimmung des Span. Handelsgesetzbuchs Art. 967. Vergl. auch schon Ordon. de Bilboa cap. 20 Art. 21.

Die nämliche Vorschrift möchte ich auch auf den Fall anwenden, wo eine Hafenbehörde, der gemeinen Sicherheit wegen, die Befestigungstaue eines Schiffes kappen lässt, sofern dies der Kapitain an sich nicht thun durfte, ohne ein Versehen zu begehen und ohne durch eine Art von höherer Gewalt dazu genöthigt zu werden. Die dadurch vor einer Gefahr gesicherten Schiffe (sammt Ladung) contribuiren gemeinsam. Geschah das Kappen zum Besten des Hafens selbst, so muss die Ortsbehörde allein entschädigen; ferner geschah es bloss zum Besten dieses einen Schiffes, so ist für dieses allein eine Havariegrosse vorhanden. Vergleiche Pardessus l. c. n. 741 in med., wo wenigstens Aehnliches aufgestellt wird.

2) Wenn, um die durch reinen Zufall bewirkte Gefahr des Verlustes zweier Schiffe zu vermeiden, der Kapitän

des einen auf die Aufforderung des anderen ihm zu Hülfe kommt, seine Taue kappt oder ein Manöver macht, wodurch sein Schiff scheitert und Schiffbruch oder andere Havarie etc. erleidet; so gibt billiger Weise der Schaden an Schiff und Gut Anlass zur Contribution, in welche beide Schiffe (sammt ihrer etwanigen Ladung) einzuwerfen haben. Vergl. bereits oben Bd. I. § 68 S. 181 und Bd. II. § 143; sowie auch etwa Pardessus l. c. n. 741.

3) Wenn ferner das Schiff aus allen bisher angeführten Gründen abandonnirt werden muss, ohne dass man diesen Abandon einem Betruge oder einer grossen Unklugheit des Schiffers zuschreiben kann, und dasselbe nun nach überstandener Gefahr wiedergeborgen wird, so gehören die gehabten Kosten in derselben Weise zur Havariegrosse.

XXXI. Wie sehr die Particularseerechte, trotzdem, dass sie gewisse einzelne Fälle der Havariegrosse aufzählen, doch diese Fälle selbst auf die aufgeführte Anzahl nicht beschränken wollen, sondern eine analogé Interpretation auf ähnliche Fälle nach der Natur und dem Wesen der Havariegrosse gestatten, namentlich also eine Anwendung der nach dem gemeinen Europ. Seerechte als bekannt angenommenen Fälle stillschweigend gutheissen, — ersieht man deutlich daraus, dass namentlich die neueren Seerechte eine allgemeine Rubrik für Havariegrossefälle enthalten.

So heisst es im Preuss. Allgem. Landrecht II. 8. § 1839: Ausser diesen Fällen gehören auch alle ausserordentlichen Kosten, welche zur Fortsetzung der Reise verwandt werden müssen, und Einen Thaler, auf die Last gerechnet, übersteigen, ebenfalls zur grossen Haverey[77]. — Freilich scheint gerade diese Bestimmung sehr willkürlich zu sein.

Besser das Franz. Recht l. c. Art. 400 in f. Et en général, les dommages soufferts volontairement et les dépenses faites d'après déliberations motivées, pour le bien et le salut commun du navire et des marchandises, depuis leur chargement et départ jusqu'à leur retour et dechargement.

Fast ebenso das Holländ. Recht l. c. Art. 699 sub 23: Im Allgemeinen aller Schaden, der aus Noth, vorsätzlich verursacht,

77. Nach § 1774 gehören die unter 1 Thaler zur kleinen Haverey.

und als unmittelbare Folge davon, erlitten ist, und die Kosten, welche unter gleichen Umständen, nach vorhergegangener erforderlichen Berathung, zur Erhaltung und zum allgemeinen Besten von Schiff und Ladung, verwendet sind [78]).

XXXIII. Endlich ist hier noch auf die, nach meiner Ansicht nicht als gemeinrechtlich sich ergebende Bestimmung des Holländischen Rechts l. c. Art. 700 hinzuweisen: Wenn innerliche Fehler des Schiffs, dessen Unfähigkeit die Reise zu machen, oder Verschulden und Nachlässigkeit des Schiffers oder des Schiffsvolkes den Schaden oder die Unkosten verursacht haben: so sind diese letzteren, mögen sie auch immerhin zum Besten von Schiff und Ladung freiwillig, nach vorhergegangener erforderlichen Berathung gemacht sein, keine gemeinschaftliche Havarie. — Doch versteht sich dann von selbst, dass die Schuldigen zur vollen Entschädigung angehalten werden dürfen und dass namentlich die Rheder, soweit sie für Handlungen des Schiffers und des Schiffsvolks überhaupt verhaftet sind, belangt werden können. Siehe bereits § 163 sub n. I. S. 76 und n. III. gegen den Anfang, S. 78. Bd. II., auch § 156 n. 17. S. 65.

XXXIII. Wie wenig endlich durch die in den einzelnen Seerechten aufgezählten speziellen Fälle der Kreis der Havariegrossefälle in jedem einzelnen Lande als geschlossen angesehen werden dürfe, mag man aus der in der Natur des Seehandelsverkehres begründeten und jedenfalls für gemeinrechtlich zu haltenden Bestimmung des Span. Handelsgesetzbuches Art. 966 ersehen: es werden die Parteien nicht daran gehindert, die ihnen beliebigen besonderen Verträge über die Fälle, wo die Havarie eintreten soll, sowie über die Aufmachung und Zahlung derselben zu schliessen, in welchem Falle diese Verträge pünktlich beobachtet werden müssen, selbst dann, wenn sie von den verordneten Regeln abweichen würden.

Doch ist hier wohl der Zusatz zu machen, dass solche Verträge bestimmter Personen den Rechten, welche Dritte aus dem seerechtlichen Institute der Havariegrosse, welches einmal allgemein anerkannt ist und dessen Existenz und Wirkung in den einmal üblichen Fällen rechtlich überall vorausgesetzt werden darf, im Allgemeinen herleiten dürfen, nicht präjudiciren könne.

---

78. In anderen Seerechten habe ich darüber nichts gefunden.

Ein Theil der Ladungsinteressenten wird z. B. mit den Rhedern keinen Vertrag wirksam dahin abschliessen können, dass auch in Bezug auf die übrigen Ladungsinteressenten besondere und vom gemeinen oder particularen Seerechte abweichende Bestimmungen über Havariegrosse gelten sollen.

Kapitel VI.

Beweis der Havariegrosse.

§ 166. Allgemeine Grundsätze vom Beweise des Seeschadens.

Es steht zwar fest, dass in Seesachen und namentlich auch in den Fällen von Seeschäden und Havarien jedes rechtliche Beweismittel zur Constatirung der betreffenden Facta gestattet sei. Doch schreibt eine uralte Seeusanz und schreiben alle älteren und neueren Seerechte noch eine besondere Art des Beweises hier vor, namentlich in Havariesachen. Es ist dies die sog. Verklarung oder der Seeprotest, wovon bereits im ersten Bande § 66 gesprochen worden ist. Auch das Reisejournal (§ 65) kann schon als ein eigenthümliches Beweismittel angesehen werden, indem solches, wenn es ordnungsmässig geführt ist, analog den Rechnungsbüchern der Kaufleute, eine besondere Autorität hat, namentlich wenn es durch die Verklarung, deren Grundlage es bildet, eine neue Bestärkung erhalten hat, aber auch allenfalls ohne die Verklarung.

Der Beweis durch Reisejournal und Verklarung ist fürs Erste allerdings als ein Erleichterungsmittel der rechtlichen Beurkundung von Seesachen anzusehen. Die Vorfälle zur See haben gewöhnlich keine anderen Zeugen ausserhalb des Schiffes, ausser der Mannschaft, also ausser den mehr oder weniger unmittelbar dabei Betheiligten, als den Himmel und das Meer. Die an sich so zahlreichen gewöhnlichen rechtlichen Beweismittel können darum in der Regel gar nicht zur Anwendung kommen

und die strengen Anforderungen des gewöhnlichen rechtlichen Beweises mit seinen besonderen Formalitäten müssen demnach schon von selbst fallen gelassen werden, wenn man nicht in Seesachen und namentlich in Havariefällen oftmals allen und jeden Beweis so gut als unmöglich machen will[1]).

Demnach wird denn auch überhaupt beim Beweise in Havariefällen weniger auf Formalitäten gesehen, nämlich abgesehen von Schiffsjournal und Verklarung, obgleich man nicht mit Klefeker l. c. sagen darf, dass der Beweis eines zur See erlittenen Schadens eigentlich an gar keine Formalität gebunden ist und dass er schon gehörig geführt sei, wenn er der Art sei, jeden vernünftigen Menschen, also nicht erst in formeller Weise den Richter von der Wahrheit des angeblichen Schadens zu überzeugen. Das ordnungsmässig geführte Journal und (oder nöthigenfalls auch allein) die Verklarung sind eben hier die nothwendigen Formalitäten.

Doch ist gewiss auch hier die blosse äussere Form um so weniger in Betracht zu ziehen und als relevant anzusehen, als Zeit und Ort, sowie die Beschaffenheit dieser eigenthümlichen Beweismittel des Seerechts selbst, endlich alle anderen Umstände der Havariefälle so sehr dem Zufalle unterworfen sind und Gefahr auf der einen und Furcht auf der anderen Seite einwirken, um Beobachtung gewisser Formen zu erschweren, ja nicht selten unmöglich zu machen.

Namentlich werden die Anforderungen an die Eigenschaft der Zeugen der zu beweisenden Facta bedeutend nachzulassen sein[2]), wenn man nicht den Beweis von Havariefällen gemeiniglich unmöglich machen will. Es ist denn auch durchaus in der Praxis anerkannt, dass trotz des Dienstverhältnisses zwischen dem Schiffer und seinen Leuten das Zeugniss der letzteren völlig geeignet ist, die Aussagen des Schiffers zu bekräftigen und zu beweisen. Es werden des Schiffsvolks Aussagen nicht für suspect gehalten. Dies wird auch wohl noch weiter ausgedehnt. Doch wird man zur Transportation verurtheilte und andere Verbrecher, die sich auf dem Schiffe aufhalten, nur mit

1. Vergl. Emerigon l. c. II. chap. 14. sect. 3. pag. 103. Klefeker, l. c. S. 46.
2. Vergl. Emerigon l. c. und Klefeker l. c.

Vorsicht als Zeugen anwenden dürfen, selbst in Bezug auf einen dieselben an sich nicht betheiligenden Seeschaden, ohne dass man aber ihr Zeugniss völlig unberücksichtigt lassen würde, namentlich im Falle des Mangels anderer Beweismittel. Freilich kommt hier Alles auf die Umstände an und ist erst darnach zu bemessen, in wie weit jene Verbrecher 1) überhaupt Kenntniss der Wahrheit der betreffenden Facta haben können, 2) in wie weit sie wahrscheinlich oder bestimmt die Wahrheit sprechen werden, 3) in wie weit selbige an der Feststellung des betreffenden Ereignisses in dieser oder jener Weise interessirt sind und in wie weit 4) gerade darnach ihre Aussage für verdächtig oder unverdächtig zu halten sei. Natürlich können die Depositionen von Verbrechern gegenüber den Angaben wirklich unverdächtiger Personen, die jenen widersprechen, keinen Glauben verdienen, obgleich sie wenigstens Veranlassung geben müssen zur nochmaligen möglichen Controle der geschehenen und für wahr bis dahin angenommenen Aussagen.

Nach den Umständen, wenn nämlich es sonst an anderen Beweismitteln fehlt, muss man sich im Seerecht selbst mit dem Zeugnisse eines einzigen Seemannes oder auch eines Passagiers begnügen und darnach das Factum als juristisch erwiesen betrachten, wenn nur sonst nichts Verdächtiges vorliegt. Namentlich wird man aber die Aussagen selbst eines Officiers, namentlich des Schiffers oder Steuermannes oder Bootsmannes als einen vollen Beweis betrachten [3]), falls dieselben nur ehrenwerthe Leute sind und in den Umständen nichts Verdächtiges, namentlich in den Details der Angaben selbst nichts Widersprechendes liegt. Doch wird hier füglich Alles auf das Ermessen des Richters nach den Umständen des besonderen Falles ankommen müssen. Nur soviel ist überall im Allgemeinen festzuhalten: die eigenthümliche Natur des Seeverkehres, die mannigfaltigen Gefahren der See, die meist unmögliche Beobachtung von Formen, die leider zu oft mangelnden anderweitigen Beweismittel müssen hier den Richter immer eher als sonst irgend in einer anderen Rechtssphäre bestimmen, der Billigkeit den freiesten Spielraum zu gewähren und möglichst das formelle Recht mit seiner Strenge fallen zu lassen.

---

3. Klefeker, S. 47.

Es steht dann ferner fest, dass gegenüber seinem Versicherer der Schiffer (Rheder) allerdings zur Beweisführung der erlittenen Havarien verpflichtet ist, denn es ist natürlich, dass, wer einen Schaden ersetzt haben wolle, diesen Schaden zuvor beweisen müsse, und ferner steht fest, dass es durchaus dem Schiffer (Rheder) zu überlassen ist, wie er nun gerade diesen Beweis führen wolle. Doch leidet es auf der anderen Seite keinen Zweifel, dass die Versicherer es sich gefallen lassen müssen, dass der Rheder diesen Beweis auf Grund des von dem Schiffer dem Rheder geführten eigenthümlichen Beweises durch die Verklarung sich gefallen lassen müssen.

Dasselbe wird von der Verbindlichkeit und von der Art der Beweisführung der Befrachter gegenüber den Versicherern der Ladung behauptet werden dürfen. — Ebenso bei der Bodmerei.

Der Schiffer dagegen muss gemeinrechtlich für verpflichtet geachtet werden, gegenüber seinen Rhedern, sowie gegenüber den Interessenten der Ladung den Beweis der Havarie gerade durch die Verklarung zu liefern. Die meisten älteren und neueren Seerechte legen denn dem Schiffer diese Verpflichtung, den Beweis gerade so zu liefern, auch ausdrücklich auf und manche bestrafen den hierin nachlässigen Schiffer sehr hart. Vergl. bereits Bd. I. § 66. Selbst wo Gesetze den Schiffer nicht ausdrücklich dazu verpflichten, ist er doch zur Belegung der Verklarung verbunden, sobald die Interessenten von Schiff und Gut es verlangen.

Dass aber der Schiffer die Facta des Havariefalles überhaupt den Interessenten von Schiff und Gut beweisen müsse, folgt aus der Stellung des Schiffers von selbst. Der Schiffer ist seinen Rhedern für die tüchtige Führung des Schiffes und den Ladungsinteressenten für die Ablieferung der Waaren im gesunden Zustande unbedingt verantwortlich. Nur die unabwendbare höhere Gewalt und im Falle der Havariegrosse namentlich ein den Gebräuchen der See entsprechendes ordnungsmässiges Benehmen schützt den Schiffer gegen Schadensansprüche, wenn er Schiff oder (und) Gut entweder gar nicht oder nicht im gesunden, im gehörigen Zustande den Rhedern und resp. den Befrachtern und deren Destinatären überliefert. An sich können aber in der Regel die Schiffs- und Ladungsinteressenten von den Thatsachen der höheren Gewalt nichts wissen, ja wenn dies auch der Fall sein sollte, so muss man den Schiffer doch zu der nach den

Gebräuchen der See üblichen Beweisführung ihnen für verpflichtet halten, weil sie diesen ihnen durch den Schiffer geführten Beweis gegenüber ihren Versicherern und Bodmereigebern gemeiniglich nothwendig gebrauchen werden.

Wenn man demnach das Ganze des Verhältnisses in umfassende Erwägung zieht, so erscheint der durch den Schiffer gelieferte Beweis durch die Verklarung wesentlich als eine Art von Rechtfertigung der amtlichen Führung des Schiffers, als eine Art von Rechenschaftsbericht und Rechnungsablegung, zu welcher der Schiffer wie jeder andere Geschäftsführer seinen Patronen und Auftraggebern unbedingt verpflichtet zu halten ist[4]). Um so mehr wird diese Forderung aber an den Schiffer von den Rhedern und Befrachtern gestellt werden dürfen in allen den Seeunfällen, wo der Schiffer gegen sie einen Anspruch veranlasst und sie gerade durch den Seeschaden selbst in ganz eigenthümliche Verpflichtungen hineingebracht hat, wie dies bei der Havariegrosse der Fall ist, indem hier eine Contribution der Seeschäden auf das gerettete Schiff und Gut geschieht.

Es muss aber der Schiffer dem Rheder und den Befrachtern diesen Beweis gerade durch die Verklarung liefern, weil gerade durch diese die einzige nach den Verhältnissen der Seeschiffahrt mögliche Controle über den Kapitain und sein Benehmen während der Reise ausgeübt werden kann und weil gerade die Verklarung das einzige Beweisdocument ist, auf Grund dessen der Rheder und die Befrachter nach Seerecht Dritten, namentlich den Versicherern gegenüber einen ordnungsmässigen Beweis ihres Seeschadens liefern können. Die Verklarung erscheint aber nach den Gesetzen und Gebräuchen der verschiedenen Seestaaten als das allgemeine Beweismittel, welchem, so lange es unverdächtig erscheint, auch alle dritten Personen und namentlich die Versicherer Beweiskraft beilegen müssen. Bei anderen Beweismitteln, durch welche der Schiffer den Interessenten von Ladung und Schiff die Facta des Seeschadens darthun würde, ist dies aber nicht der Fall. Demnach ist jeder andere Beweis als durch Verklarung für Rheder und Befrachter als ungenügend zu betrachten und ist es schon desshalb der Natur der Sache ange-

---

4. Vergl. Pöhls, Seerecht Seite 667 und Pöhls, Bemerkungen über Havariegrosse S. 45.

messen und der Ordnung des Seehandelsverkehres gemäss, dass der Schiffer den Beweis gerade durch die Verklarung liefere.

Daraus ergibt es sich, wie irrig es sei, wenn man die Vorschrift, dass der Schiffer eine Verklarung belegen solle, bloss für eine Vergünstigung für denselben und für ein blosses Nachlassen von der Strenge des gerichtlichen Beweisverfahrens hält[5]). Sie ist eine Pflicht für und Controle gegen den Schiffer und selbst höhere Gewalt befreit den Schiffer nicht davon, sondern entschuldigt ihn nur wegen Nichtbeobachtung etwaniger vorgeschriebener Formen, Fristen [6]) etc.

Nichtsdestoweniger würde man jedoch dem Schiffer, der keine Verklarung belegte, keineswegs allen Anspruch an die Schiffs- und Ladungsinteressenten eben desshalb nehmen können, sondern nur behaupten dürfen, dass er verantwortlich werde, also dass er jeden Schaden, welcher jenen Personen aus dem Mangel einer Verklarung erwächst, ersetzen müsse. Namentlich gehört hieher der Fall, wo ein Ladungs- oder Schiffsinteressent wegen mangelnden Beweises keinen Ersatz von seinen Versicherern erhalten kann, nämlich natürlich nur in soweit, als der Versicherer bei geführtem Beweise zum Ersatze verpflichtet war; ferner wenn bei der Havariegrossecontribution wegen des vom Schiffer verschuldeten Mangels des Beweises der Rheder oder Befrachter in Verlust kommt. — Nur wenn der Schiffer beweist, dass er in Folge höherer Gewalt (also z. B. weil er und seine Leute unmittelbar nach der Havarie, ehe man in einen Nothhafen kommen konnte, in Sklaverei geriethen) die Verklarung unterlassen habe, ist er von allen Verpflichtungen der Art freizusprechen. — Eine fernere natürliche Folge des Mangels der Verklarung ist die, dass der Schiffer den Beweis des Seeschadens nun auf andere Weise führen müsse. Es kann dann wohl kein Zweifel sein, dass an diesen die Verklarung ersetzenden Beweis strengere Anforderungen in formeller Beziehung gemacht werden dürfen, als an die Verklarung selbst.

5. Roccus, de assec. Art. 59. Casaregis, discursus legal. discur. 2. n. 4 et disc. 142. n. 12. Marquard, de jure merc. lib. II. c. 13 n. 75. Baldasseroni l. c. n. 8.

6. So Pöhls l. c. 690. Anderer Meinung Emerigon l. c. II. p. 84. 96. Boulay-Paty l. c. II. 145.

Namentlich wird gegen einen säumigen Schiffer immer in gewisser Weise der Verdacht rege, dass der Schaden entweder gar nicht oder doch nicht so als der Schiffer ihn nachträglich angibt, geschehen sei, und muss ihm schon desswegen ein formell schwieriger Beweis zur Sicherung seiner Mandanten auferlegt werden. Also wird namentlich sein Eid allein oder der Eid einiger seiner Leute nicht als genügender Beweis angesehen werden können, sondern es wird namentlich mit seiner Mannschaft ein förmliches Zeugenverhör vorgenommen werden müssen. Dagegen hiesse es wiederum in den meisten Fällen allen ferneren Beweis dem Schiffer unmöglich machen, wenn man hier die Anforderungen an die Förmlichkeit des Beweises so hoch steigern wollte, dass man dem Schiffer nicht gestatten wollte, den Beweis gerade durch die Zeugenaussagen seiner Leute zu führen. In der Regel werden andere Beweismittel völlig fehlen [7]. Doch wird man auf das Journal immer ein grosses Gewicht legen müssen und es, sofern es nur an sich unverdächtig, allenfalls allein schon als Beweis ansehen dürfen.

Uebrigens war der Schiffer im Falle einer Havarie wie bei allen anderen für Schiff oder Gut wichtigen Ereignissen verpflichtet, den Rhedern, Befrachtern und deren Correspondenten sobald als möglich Nachricht zu geben, abgesehen von der Pflicht zur Verklarung. Hatte er dies schuldbar unterlassen, so erregt dies allein schon unzweifelhaft Verdacht gegen sein ganzes Benehmen in der Havariesache, ja unter Umständen können dadurch Zweifel gegen die Existenz des Havariegrossefalles entstehen.

Am Bestimmungsorte muss der Schiffer, sobald er anlangt, noch vor der Losung den Fall, namentlich bei der Havariegrosse, den Seegerichten, den Consignatären und den Correspondenten der Rheder anzeigen und alle Anstalten zur Ablegung eines genauen und gewissenhaften Rechenschaftsberichtes machen. Unterliess er von dem Allen etwas Wesentliches, so wird er schon dadurch gegen sich und sein ganzes Benehmen in der Havariesache Verdacht erregen. In allen solchen Verdachtsfällen wird die erste Folge die sein, dass der Richter unter

7. Vergl. überhaupt Pöhls l. c. 690.

möglichst strenger Beobachtung der gewöhnlichen Förmlichkeiten sich inquisitorisch über alle Details des Havariefalles auf das Strengste zu informiren hat.

§. 167. Verklarung, namentlich bei Havariegrosse.

Die Natur der Verklarung ist bereits Band I. § 66. erörtert. Hier ist nur Folgendes nachzuholen.

Die Verklarung erfolgt auf Grund des Journals und zwar in Havariegrossefällen namentlich auf Grundlage der in Betreff dieser darin gemachten Notizen. Sie ist überhaupt nichts Anderes als ein Auszug aus dem Journal, welchen der Schiffer macht, doch so, dass er den Inhalt des Journals jedenfalls noch ausführlicher darstellen, auch wohl im Einzelnen ergänzen und berichtigen kann, ohne dass schon darin an sich ein Verdacht gegen die Verklarung oder gegen das Journal liegen wird. Der Schiffer ist sodann ausserdem zur Edition des Journals verpflichtet und wird durch den gesammten Inhalt des Journals der Inhalt der Verklarung geprüft werden dürfen. Das Journal ist zwar die wahre Grundlage der Verklarung, doch wird man nicht behaupten können, dass eine Verklarung schon desshalb keine Beweiskraft verdiene, wenn durch höhere Gewalt das Journal vernichtet worden oder weggenommen worden ist und nun die Verklarung einzig auf den unmittelbarenAngaben des Schiffers beruht. Dabei wird allerdings die Voraussetzung zu machen sein, dass in den Umständen des besonderen Falles hier kein Verdacht gegen den Schiffer gegeben sei [8]). Siehe § 170, bes. S. 143 ff.

Die Verklarung muss Alles in sich begreifen, was die Umstände des erlittenen Schadens ins Licht stellen kann. Sie muss, wenn sie zum Beweise der Havariegrosse dienen soll, Alles anführen, wodurch solche gesetzmässig wird und zur Contribution verpflichtet: also namentlich die bestimmte Ursache der Gefahr und die nähere Charakteristik der Gefahr selbst, in welcher sich das Schiff zu der und der Zeit, an dem und dem Orte, bei dem Kappen von Tauen, Masten etc. oder bei dem absichtlichen

---

8. Kiefeker l. c. S. 50 schliesst die Möglichkeit der Verklarung ganz aus, wenn das Journal nicht mehr vorhanden ist.

Stranden oder Prangen oder bei der Werfung der Güter etc. oder bei dem Einlaufen in einen Nothhafen etc. befand und zu jenen Aufopferungen sich veranlasst sah. Ferner, dass durch jene Vorkehrungen die drohende Gefahr abgewandt worden sei. Sodann Angabe, ob die Masten gebrochen oder absichtlich gekappt sind; ob und welche Güter durch die Werfung beschädigt sind.

Wenn die Verklarung mit Genauigkeit gemacht werden sollte, so würde sie auch besagen müssen, dass das Schiff im guten Stande den Hafen verlassen habe, nicht überladen gewesen sei und überhaupt Alles, was den Schiffer von einer Schuld an der Nothwendigkeit der Werfung, des Kappens, Prangens, Strandens etc. frei spricht. Doch geschieht dies nicht immer und überlässt man dies meist bei dem Gerichte anzubringen, von welchen zuletzt die Havariegrosse abgethan wird.

Der Schiffer hat diese Verklarung an dem ersten Orte, wo er landet, zu machen. Geschieht dies bloss in Form eines Protestes (§ 66 Bd. I. S. 175), so ist dies eben noch keine eigentliche Verklarung, doch scheint ein solches Document schon geeignet und genügend zu sein, auf Grund desselben späterhin eine förmliche Verklarung zu Stande zu bringen. Doch müssen besondere Umstände den Schiffer entschuldigen, dass er nicht sogleich eine förmliche Verklarung machte, wenn er nicht Verdacht wegen der Unterlassung und Verzögerung auf sich laden soll.

Die Verklarung weicht aber namentlich insofern wesentlich von dem eigentlichen und förmlichen Zeugenverhör des gewöhnlichen Prozesses ab, als die Deponenten einseitig oder wenigstens ohne vorhergehende förmliche, verpflichtende Ladung einer Gegenpartei vernommen werden. Sie erscheint also überall der Form nach mehr als eine öffentliche Bescheinigung und Beglaubigung, hat aber nichts desto weniger im Allgemeinen die Beweiskraft eines förmlichen Zeugenverhöres auch für die gegnerischen Parteien, wegen der besonderen Natur des Seeverkehres.

§ 168. Beweiskraft der Verklarung.

Sofern nur Form und Inhalt der Verklarung unverdächtig sind, giebt die Verklarung einen vollen Beweis für das Factum der Havarie. Dabei darf man es mit der Form nicht so genau nehmen, den Umständen Rechnung tragen und billiger Weise nachträgliche Ergänzung mangelnder Formen gestatten. Wenn

sich der Inhalt nur nicht so widerspricht, dass ein Verdacht gegen den Schiffer entstehen mag, so wird man nachträgliche Ergänzungen und Aufklärungen gestatten dürfen, ohne dass dadurch schon die Glaubwürdigkeit der Verklarung leiden könnte. Man spricht hier dann von einer sogenannten Nachverklarung. Siehe unten. Uebrigens scheint als ob der Richter einzig nach den Umständen des besonderen Falles beurtheilen könne, ob solche Ergänzungen und Verbesserungen als unmittelbare Anhänge und in der Form der Verklarung oder auf andere und mehr förmliche Weise geschehen müssen, namentlich durch förmliche Vernehmung der Schiffsleute als Zeugen. Doch möge man hier überall Billigkeit walten lassen.

Die Verklarung kann dann natürlich nur die Begebenheiten der Reise beweisen. Mit Recht aber hält Pöhls die Behauptung für falsch, dass die Verklarung unbedingt nur Thatsachen beweise, für die keine anderen Beweismittel vorhanden sind. Von Zeit der Einnahme der Ladung an darf die Verklarung für alle Ereignisse des Schiffes und der Ladung während der Reise bis zu deren Beendigung als Beweis dienen und zwar selbst für das, was auf dem Lande z. B. im Nothhafen passirte. Die Gegner können nicht verlangen, dass der Schiffer diese Facta noch auf andere Weise beweise, falls nur von den Gerichten die Verklarung als ordnungsmässig und beweistüchtig für das in Frage stehende besondere Ereigniss erklärt wird.

Doch steht auf der andern Seite fest, dass ein Schiffer, der über ein Ereigniss andere Beweise wirklich hat, und welchem durch deren Darlegung keine Weitläufigkeiten entstehen, von den Gerichten, soweit es diesen relevant erscheint, füglich angewiesen werden kann, sie darzubringen. Ferner muss man den Schiffer für verpflichtet halten, wenn er bei ordnungsmässiger Führung seiner Geschäfte über dieses und jenes Geschäft Belege und Beweise nach den Usanzen der Handelswelt haben muss, er dieselbe auch neben und bei der Verklarung unbedingt darbringen und auflegen muss. Die Verklarung kann diese Belege in der Regel nicht schon ersetzen. Also wird jedem Schiffer es obliegen, Quittungen über seine Ausgaben im Nothhafen, ferner wo Waaren verkauft sind, Verkaufsrechnungen, Auctionsprotokolle etc., bei Ausbesserung des Schiffes Reparaturrechnungen etc. aufzuweisen, und jeder Interessent wird diese als natürliche Belege fordern dürfen. Nur in den Fällen, wo solche Belege

durch höhere Gewalt untergegangen sind, wird man auch für dergleichen Angaben des Schiffers die Verklarung auf Grund des Schiffsbücher als genügenden Beweis ansehen dürfen und auch in diesen Punkten die Glaubwürdigkeit derselben nicht anzweifeln dürfen, falls nur sonst kein Verdacht gegen den Schiffer vorliegt. Siehe § 170.

Die sogen. Nachverklarung kommt auf zweifache Weise vor. Dieselbe enthält nämlich entweder Aufklärungen über Thatsachen, welche in der ersten Verklarung dunkel und unvollständig angegeben sind; oder sie wird belegt, weil sich nach der ersten Verklarung Thatsachen ereigneten, oder auch erst völlig oder richtiger bekannt wurden (z. B. dadurch, dass der besonders betheiligte Seemann nachträglich noch erscheint, da man ihn todt geglaubt etc.), die für Beurtheilung der betreffenden Havarie von Wichtigkeit sind.[9]). Es würde sehr hart sein, wenn man im ersteren Falle wie es Pöhls l. c. 699 thut, verlangen wollte, dass der Schiffer die Ergänzungen und Aufklärungen über Thatsachen, die ihm schon zur Zeit der ersten Verklarung bekannt waren, nun allemal durch eine förmliche Vernehmung der Seeleute als Zeugen zu beweisen habe, so lange nicht die Schuld der Dunkelheiten, Lücken etc. dem Schiffer zur Last fallen. Blosse Ungenauigkeiten in dem Berichte und Aehnliches wird man noch nicht als eine Schuld des Schiffers ansehen dürfen; vielmehr muss man gerade dies einem Schiffer zu Gute halten, in welchem man in der Regel keinen grossen Stylisten suchen darf und welcher nicht selten unter den misslichsten Umständen im Nothhafen seinen der Verklarung zum Grunde liegenden Bericht hat abfassen müssen. Wenn nun aber vollends gar der die Verklarung aufnehmende Beamte (Richter, Consul, Notar) die Schuld der Ergänzungen trägt, so wäre es besonders hart, dem Schiffer dieses durch Auflegung strengerer prozessualischer Beweisformen entgelten lassen zu wollen. Siehe § 170.

§ 169. Beweis des Eigenthums und der Grösse des Schadens an Schiff und Gut.

Wenn die wirkliche und legale Existenz der Havariegrosse in der in den vorigen §§ angedeuteten Weise bewiesen worden

---

9. Vergl. Emerigon l. c. II. p. 97. Boulay-Paty l. c. II. 120.

Beweismittel zu und es treten für dieselben im Allgemeinen keine besonderen Regeln ein. Doch ist auf folgende Eigenthümlichkeiten hinzuweisen.

A. Da mit der Verklarung regelmässig kein förmliches Zeugenverhör unter förmlicher Ladung der Parteien verbunden ist, sondern die Beeidigungen nur als Beglaubigungen und Bescheinigungen für die Aussagen des Schiffers erscheinen, so brauchen die Gegner der Verklarung die Verklarung nicht unbedingt gegen sich gelten zu lassen und können selbige nach ihrem Ermessen bezweifeln und eine neue und förmliche Abhörung derselben Zeugen der Verklarung, also namentlich der bereits vernommenen Schiffsmannschaft verlangen. Diese zweite Abhörung ist aber gleichfalls nicht nach den strengen Regeln des Zeugenbeweises zu beurtheilen. Dabei wird unzweifelhaft so viel feststehen, dass, wenn schon die Aussagen der Zeugen bei dieser zweiten Abhörung auch noch so sehr das Gegentheil von ihren Aussagen bei der Verklarung enthalten, dadurch an sich niemals der Beweis des directen Gegentheils als geführt angesehen werden könne. Vielmehr wird auch hierdurch nur der Verklarung die Beweiskraft genommen, ohne dass die neuen Aussagen als juristische Wahrheit angenommen werden dürften. Denn die Deponenten, indem sie ihre bei der Verklarung gegebenen früheren Angaben bei dieser zweiten Abhörung in Abrede stellen und entkräften, stellen sich selbst als meineidig dar, und sodann muss die eine Aussage soviel Kraft haben, als die andere, die erste wie die zweite, so dass sie sich mithin gegenseitig in ihrer Glaubwürdigkeit aufheben.

Dagegen wird die zweite Deposition des Schiffsvolkes die Glaubwürdigkeit der Verklarung sehr verstärken, wenn die Aussagen der zweiten Vernehmung mit denen bei der Verklarung in den wesentlichen Punkten übereinstimmen oder wenn selbige genügende Aufklärung und Ergänzung der dunklen oder lückenhaften Verklarungsangaben liefern.

B. Besonders wichtig für den Gegenbeweis kann das Schiffsjournal werden.

Nach § 66 bildet dasselbe überhaupt die regelmässige Grundlage der Verklarung. Weichen daher die Bestimmungen des Journals von denen der Verklarung ab oder enthält ersteres Thatsachen nicht, welche letztere anführt: so wird das Journal unter Umständen geeignet sein, der Verklarung alle Beweis-

kraft zu entziehen oder selbige doch mehr oder weniger zu schwächen.

Nicht weniger werden Mängel in dem Journale selbst (z. B. Unordnung, Widersprüche, Rasuren, fehlende Blätter etc.) schon an sich und nun vollends in Verbindung mit anderen Beweismomenten oder Verdachtsgründen, wichtige Momente für den Gegenbeweis gegen die Verklarung liefern. Denn durch die Erschütterung des Fundaments der Verklarung, als welches das Journal zu betrachten ist, wird die Verklarung selbst erschüttert.

Da übrigens der Schiffer das Journal vorzugsweise im Interesse der Schiffs- und Ladungsinteressenten zu führen angesehen werden muss, ja das Journal von Anfang an eigentlich nur als Controle über die tüchtige Geschäftsführung des Schiffers in Betreff von Schiff und Gut angesehen werden darf, so versteht es sich von selbst, dass der Schiffer den Rhedern wie den Befrachtern zur Edition des Journals verpflichtet ist. Ja es wird dasselbe von allen Schiffsbüchern, die der Schiffer führen muss, gelten, denn alle werden vorzugsweise, wenn nicht ausschliesslich, zu dem Zwecke geführt, den Schiffer und seine Geschäftsführung gehörig zu controliren. Durch die Edition des Journals wie der übrigen Schiffsbücher kann ja überhaupt erst der Schiffer einen genügenden Beweis und eine gehörige Rechenschaft über die Führung der ihm in Betreff von Schiff und Gut obliegenden Geschäfte, also über die Erfüllung der ihm gegen Rheder und Befrachter obliegenden Pflichten ordnungsmässig darthun. Es ist dabei zwar einzuräumen, dass der Schiffer in dieser Beziehung vornämlich und direct dem Rheder verpflichtet sei, also dass er vorzüglich diesem zur Edition der Schiffsbücher verbunden geachtet werden muss. Aber nicht bloss vermöge der durch den Frachtcontract eingetretenen Gemeinschaft dürfen die Ladungsinteressenten hier an den Rechten des Rheders Theil nehmen, sondern es scheint die Beziehung, in welcher der Schiffer direct nach der ganzen Natur des Seefrachtverhältnisses steht, der Art zu sein, dass man auch in Bezug auf diese Personen gegenüber dem Schiffer die Schiffsbücher und namentlich das Journal als gemeinschaftliche Documente betrachten darf.

Behauptet der Schiffer, kein Journal geführt zu haben, so zeigt er sich dadurch als einen sehr unordentlichen, ja im höchsten Grade nachlässigen, pflichtvergessenen Schiffer und

erregt mit Recht den gegründetsten Verdacht gegen seine ganze Geschäftsführung in Betreff von Schiff und Gut. Demnach kann die, nun einzig durch die Schuld des Schiffers ihres Fundamentes, nämlich des Journales entbehrende Verklarung des Schiffers von Anfang an nur geringen Glauben verdienen. Allen Glauben wird man ihr indessen principiell nicht absprechen können. Dasselbe wird gelten müssen, wenn durch Schuld des Schiffers das Journal ganz oder auch nur theilweis verloren gegangen oder verstümmelt etc. ist.

Ist dagegen das Journal bei einem Schiffbruche oder sonst in Folge höherer Gewalt und überhaupt ohne Schuld des Schiffers verloren gegangen oder abhanden gekommen oder ganz oder theilweis vernichtet, verstümmelt etc., so kann man wegen Mangel des Journals allerdings auch hier der Verklarung von Anfang an nicht dieselbe Glaubwürdigkeit wie sonst beilegen. Man wird immer annehmen dürfen, dass Schiffer und Schiffsvolk, deren Gedächtniss durch die unmittelbar bei oder nach den betreffenden Ereignissen niedergeschriebenen Journalnotizen nicht zu Hülfe gekommen werden kann, dies oder jenes vergessen haben oder sich überhaupt nicht mehr deutlich aller Umstände erinnern. Doch wird füglich dies namentlich erst dann anzunehmen sein, wenn solche Verklarung längere Zeit nach der Havarie erfolgte. Auch werden erst anderweitige Umstände geeignet sein, eine solche Verklarung eigentlich zu verdächtigen, namentlich wenn aus dem Inhalte der Verklarung sich Lücken in dem Berichte über das Havarieereigniss ergeben. Jedenfalls aber wird man wenigstens eher geneigt sein dürfen, den Gegenbeweis gegen eine solche auch rein zufällig der Journalgrundlage ermangelnde Verklarung zu versuchen oder doch eine besondere Controle gerade durch eine nachträgliche zweite Abhörung der Schiffsmannschaft über das Havarieereigniss in einem förmlichen Zeugenverhöre zu veranstalten. Und der Richter scheint hier nach der Natur der Sache die Pflicht zu haben, dieses Zeugenverhör so scharf und speziell als möglich und unter Beobachtung der strengsten juridischen Formalitäten zu machen, um gerade dadurch möglichst den reinen Thatbestand der Havarie zu Tage zu fördern.

C. Auch alle übrigen Belege, welche der Schiffer über seine Geschäftsführung beibringt und beibringen muss, als Quittungen über Zoll-, Lootsen-, Hafen-, Quarantäne-Gelder, Verkaufs-

rechnungen, Auctionsprotokolle etc. können nach ihrer Form wie nach ihrem Inhalte, auch nach Zeit und Ort der Abfassung, nach Beschaffenheit der Person des Ausstellers, Aufnehmers, der etwanigen Zeugen etc., unter Umständen wichtige Momente für den Gegenbeweis liefern, und zwar sowohl überhaupt als namentlich für die Grösse des Schadens etc. Doch scheint es, als ob sich hierüber weniger allgemeine Grundsätze aufstellen liessen und dass hier vielmehr Alles auf die Umstände des besonderen Falles ankomme. Es ist hier also dem Ermessen der Parteien oder auch des Richters Alles anheimzugeben.

D. Für die anderen zulässigen Beweismittel lassen sich keine besonderen Regeln aufstellen, sondern gelten die allgemeinen prozessualischen Rechtsgrundsätze. Namentlich wird auch hier beim Gegenbeweise überhaupt Vieles dem freien Ermessen des Richters überlassen bleiben. Sodann ist festzuhalten, dass dieselben Beweismittel in verschiedenen Verhältnissen nach Bewandtniss der Umstände verschiedene Resultate in Bezug auf die Glaubwürdigkeit der Verklarung hervorbringen können, namentlich jenachdem der Schiffer und seine Leute mehr oder minder gerechtfertigt oder verdächtig dastehen.

E. Die Wirkung des Gegenbeweises muss aber hauptsächlich in folgenden bestimmt auseinander zu haltenden Fällen verschieden sein:

1) Der Beweis des directen Gegentheils von den in der Verklarung behaupteten Thatsachen muss natürlich dem Schiffer jeden auf die von ihm fälschlich angeführten Thatsachen begründeten Anspruch nehmen.

2) Der Beweis dagegen, dass die Verklarung keinen vollen Glauben verdiene, kann diese Wirkung nicht unbedingt haben. Wird der Mangel der Beweiskraft durch Umstände herbeigeführt, welche nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen für den Schiffer die Natur eines Zufalles haben, z. B. wenn die Schiffsmannschaft beim zweiten Verhör das Gegentheil von dem aussagt, was man bei der Verklarung angegeben hatte, so muss es ihm freistehen, die Wahrheit dessen, was er durch seine Verklarung deponirt hat, auf andere Weise darzuthun. Der bessere Beweis wird hier nie abzuschneiden sein, denn damit, dass die Verklarung (nun wegen der

entgegengesetzten Depositionen beim zweiten Zeugenverhöre) noch nichts oder vielmehr nichts mehr beweiset, ist noch nicht ausgemacht, dass das Unerwiesene (eben die Depositionen des Schiffers in seiner Verklarung) nun auch unwahr sei.

Ist dagegen der Mangel der Beweiskraft der Verklarung einer Schuld des Schiffers zuzuschreiben, so ist demselben auch dann noch nicht allgemein das Recht des besseren Beweises abzusprechen, sondern wird hier allemal die spezielle Natur der einzelnen Handlung zu berücksichtigen sein, die man dem Schiffer in dieser Beziehung zur Last legt. Erst darnach wird zu bemessen sein, ob der Gegenbeweis der nach Form oder Inhalt mangelhaften Verklarung bald mehr bald weniger gegen den Schiffer beweise und ob man diesen letzteren zum besseren Beweise zulassen solle oder nicht. Der Schiffer, welcher z. B. bloss ein Versehen in der Form beging, wird billiger Weise nicht von der Befugniss ausgeschlossen werden, einen besseren Beweis zu liefern oder die Formalitäten noch nachträglich zu erfüllen etc. Derjenige dagegen, der betrüglich handelt, also z. B. derjenige, welchem nachgewiesen wird, dass er Matrosen erkaufte, Passagiere bestach, seine Bücher fälschte etc., ist von Rechtswegen so anzusehen, als ob er keine Verklarung belegt habe und verliert consequenter Weise überall seine Rechte aus einer Verklarung oder wird sonst zum Schadensersatze verpflichtet. Vergl. Pöhls l. c.

Endlich kann es keine Frage sein, dass den Schiffs- und Ladungsinteressenten untereinander oder gegen ihre Versicherer in allen Fällen der bessere Beweis gestattet werden müsse [12].

§ 171. Ort des Beweises.

Die Rechtfertigung der Verluste und Kosten, welche die gemeinschaftliche Havarie bilden, und überhaupt die ganze Aufmachung, Berechnung und Vertheilung der Havariegrosse geschieht an dem Löschplatze (Spanisches Recht l. c. Art. 945),

12. Piantanida l. c. I. p. 13 sq.

überhaupt wo die Reise endigt (Holl. Recht l. c. Art. 722), und zwar in der Regel auf Ansuchen des Kapitains, mit Vorladung und Anhörung sämmtlicher anwesenden Interessenten oder ihrer Commissionäre. Span. Recht l. c. Art. 945. Holl. Recht Art. 724. Doch versteht sich die Bestimmung des Holländ. Rechts l. c. Art. 722 von selbst; nämlich vorausgesetzt, dass nicht die Parteien über den Ort dieser Aufmachung andere Bedingungen zuvor gemacht oder nachträglich noch andere Bestimmungen getroffen haben. Dort muss denn das ganze Beweisverfahren stattfinden.

Ist der Ort der Löschung oder Beendigung der Reise für die betreffenden Schiffs- und Ladungsinteressenten als Ausland anzusehen, so wird es allerdings fürs Erste darauf ankommen, ob die Behörden und Gerichte dieses Landes solchen Ausländern in dieser Sache Gehör geben und Recht sprechen wollen. Im entgegengesetzten Falle würden die Schiffs- und Ladungsinteressenten nur privatim ihre Havariegrosse daselbst aufmachen und abthun können. Wollen sie sich dazu nicht verstehen, so wird die Berechnung in dem Hafen der Ladung oder überhaupt in einem Heimathshafen oder auch wohl am nächsten Platze, wo die Aufmachung regelrecht erfolgen kann, geschehen können. In streitigen Fällen wird von der einen Partei am besten die Klage dort erhoben, wo Schiff und Gut oder doch der grösste Theil der gegnerischen Güter und Parten sich befinden, sofern die dortigen Behörden die Klage annehmen wollen. Sonst wird am zweckmässigsten die Klage am Wohnorte der anderen Partei zu erheben sein. Das forum contractus conclusi wird nicht selten rein zufällig sein und eine Durchführung der Klage daselbst schwer werden. Sind viele an verschiedenen Orten wohnende Interessenten vorhanden und sind zufälliger oder absichtlicher Weise die Gegenstände der Havariegrosse nicht mehr beisammen vorhanden, so wird eine Durchführung der Klage sehr schwierig sein. Das Beste ist dann immer, an dem Wohnorte der am meisten betheiligten Personen die Klage zu erheben. Natürlich wird man den Schiffer zur Verantwortung ziehen und zur Entschädigung anhalten dürfen, wenn durch seine Schuld den Schiffs- und Ladungsinteressenten die Aufmachung und Abthuung der Havariegrosse erschwert oder gar unmöglich gemacht wird.

Das Holl. Recht l. c. Artikel 723 bestimmt noch: Bei einer Einstellung einer Reise innerhalb Landes (Holland) oder bei Strandung von Schiffen allda, wird die Rechnung und Vertheilung der Havariegrosse angefertigt an dem Orte, von wo die Schiffe innerhalb dieses Landes abgegangen sind oder hätten abgehen müssen. — Ferner heisst es ebendaselbst Artikel 725: Bei einer gänzlichen Einstellung der Reise unterwegs oder bei dem Verkauf der Ladung in einem Nothhafen, beides ausserhalb Landes (Holland) vorfallend, ist die Forderung, Berechnung und Vertheilung des Schadens zu machen an dem Orte, wo eine solche Reiseeinstellung oder ein solcher Ladungsverkauf stattfindet. — Diese Bestimmungen scheinen sachgemäss zu sein.

§ 172. Fortsetzung.

Es ist aber gerecht und billig, dass die Aufmachung der Havariegrosse in der Regel am Löschplatze geschehen soll, weil dies der Ort ist, wo der Schiffer die Waaren abliefert und mithin gerade dort die Gemeinschaft von Schiff und Ladung aufzuhören im Begriff ist. Ferner lässt sich hier eigentlich allein oder doch am leichtesten der Betrag des contribuirenden Werthes und des Schadens ausmitteln. Endlich sind ja, wenigstens gewöhnlich, gerade hier die Empfänger der Güter, welche die Contribution angeht und welche ja den Gesetzen dieses ihres Wohnortes, des Löschplatzes, unterworfen, mithin hier am besten zu belangen sind.

Es versteht sich dann von selbst, dass die Aufmachung vor der Ablieferung der Waaren geschehen muss oder dass diese letzteren wenigstens zuvor zum Behufe der Havariegrosseberechnung abgeschätzt werden. In streitigen Fällen ist Deponirung nöthig. Uebrigens wird allemal möglichst schnell die Ausladung zu bewerkstelligen sein, damit die Güter nicht durch das zulange Liegen im Schiffe verderben oder sonst (namentlich wenn das Schiff bei der Havarie sehr beschädigt) neuen Gefahren ausgesetzt werden.

Jede Aufmachung an einem anderen Orte als dem Löschplatze nach Verabfolgung der Güter etc. und überhaupt nach mehr oder weniger grosser Aufhebung der Gemeinschaft zwischen Schiff und Gut führt zu unendlichen Weitläufigkeiten, stürzt in

unabsehbare Prozesse und wird nicht selten zu gar keinem Resultate führen können, indem der Thatbestand der Havariegrosse, ihrer Schäden und Beiträge nach einmal aufgehobener oder auch nur gestörter und verkümmerter Gemeinschaft sehr schwer, meist nur unvollkommen und nicht selten gar nicht mehr festgestellt werden kann, namentlich wenn die zu belangenden Personen in allen Welttheilen wohnen. Desswegen wird man die Pflicht des Kapitains zur gehörigen Zeit und am gehörigen Orte die Havarie aufzumachen, als sehr strenge ansehen müssen. Seine Nachlässigkeit und Saumseligkeit wird hier seine Rheder und Befrachter leicht in grosse Nachtheile bringen. Manche Gesetze verpflichten den Schiffer ausdrücklich, dafür zu sorgen, dass die Aufmachung geschehe. Es liegt aber diese Pflicht auch in der Natur der Sache begründet. Der Schiffer nach seiner eigenthümlichen Stellung gegenüber den Rhedern wie den Ladungsinteressenten muss für das bei der Havariegrosse so wesentlich concurrirende gemeinschaftliche Interesse von beiden Parteien sorgen. Die Ladungsinteressenten kann man zu dieser Besorgung nicht besonders für verpflichtet halten, denn sie sind einander, ausser der Leistung ihres Beitrages, zu nichts weiter verbunden. Die Rheder aber werden gerade vorzugsweise durch den Schiffer repräsentirt. Ueberdies ist der Schiffer bei einer Beschädigung des Schiffes (durch Prangen, Stranden) jedenfalls derjenige, welcher (im Namen der Rheder allerdings) eine Forderung macht. Bei Beschädigung der Ladung oder beim Werfen soll aber gerade er den Eigenthümern Ersatz leisten, zu dem ihm nur alle Interessenten von Schiff und Gut contribuiren müssen. Regt im letzteren Falle der Schiffer die Aufmachung und Contribution nicht an, beweist er also dabei seine Berechtigung der Werfung etc. eben wegen des Havariegrosse-Falles nicht, so wird man ihn zur persönlichen Haftung für allen den Ladungsinteressenten durch jene Werfung etc. verursachten Schaden anhalten dürfen. Es tritt dann wenigstens die Präsumtion ein, dass der Schiffer zu jenen absichtlichen Beschädigungen nicht berechtigt gewesen war, dass der Fall nicht in Havariegrosse gehört habe etc. Dasselbe wird dann zu sagen sein von der Pflicht und Haftung des Schiffers gegenüber der Rhederei, wenn der Schiffer schuldbar die Aufmachung unterlässt. Vergl. Pöhls, S. 743. Siehe unten § 178 n. XI.

Der Löschplatz wird nicht selten der Nothhafen sein und dies wird nicht bloss in dem Falle geschehen, wenn das Schiff wirklich unfähig geworden ist, seine Reise von dort aus fortzusetzen, sondern auch, wenn die Ladungseigenthümer oder deren Beauftragte dem Schiffer die Fortsetzung der Reise untersagen, indem sie ihm die volle oder theilweise Fracht, nach Maassgabe einer zu treffenden Vereinbarung oder soweit darüber gesetzliche Bestimmungen bestehen, zahlen und über ihre Waaren anderweitig disponiren, also selbige im Nothhafen veräussern oder mit anderer besserer, schnellerer Gelegenheit oder nach anderen Orten verschicken. In streitigen Fällen wird allerdings die Aufmachung und Durchführung der Havariegrosse im Nothhafen manche Schwierigkeiten haben, besonders da Schiffs- und Ladungsinteressenten daselbst nicht wohnen, auch dort wohl, nach den eigenthümlichen Gesetzen des Landes nicht belangt werden können etc. Siehe § 171 [13]).

Setzt dagegen das Schiff mit der Ladung seine Reise nach dem Bestimmungshafen fort, so tritt das Forum des Löschplatzes ein.

Wenn die Havariegrosse sich in der Nähe des Abgangshafens ereignet oder doch kein anderer Nothhafen in der Nähe ist, so wird das Schiff bisweilen geradezu in den Abgangshafen zurückkehren. Dann muss dort die Havariegrosse aufgemacht werden. Die Sache ist dann hier ebenso einfach als am Löschplatze. Die Ladungsinteressenten sind hier natürlich dann regelmässig noch gar nicht die destinirten Empfänger der Waaren, denn diese können regelmässig zu der Zeit noch in keiner Gemeinschaft mit Schiff und Gut stehen, falls sie nicht bereits beim Abgange der Waaren ausnahmsweise und aus irgend einem Grunde als den Casus tragende Eigenthümer angesehen werden mussten, sondern in der Regel die Absender oder Befrachter [14]).

---

13. Benecke, System IV. S. 150 und principles p. 326. verwirft die Aufmachung der Havariegrosse im Zwischen- oder Nothhafen unbedingt. Azuni l. c. IV. pag 5. will sie hier unbedingt zulassen. Auch Pöhls S. 743 ist unserer Ansicht.

14. Die Hamburg. A. und H. O. Titel XXI. Artikel 13 sagt: „Wenn „einem Schiffe oder Ladung auf der Hinreise einiger Schaden „zustösst, so kann derselbe an dem Orte, da die Löschung ge„schieht, wohl regulirt werden.“ — Das Gesetz ist zwar etwas

An welchem Orte aber auch die Regulirung der Havariegrosse geschehen mag, so ist dieselbe nach den Gesetzen und Gewohnheiten dieses Ortes (siehe § 171) einzurichten. Wenn also z. B. ein Preuss. Schiff von der Ostsee nach Bordeaux bestimmt, daselbst mit Havariegrosse ankommt, so wird diese in Bordeaux nach Französischen Gesetzen und Gebräuchen berechnet und daselbst bezahlt werden. Wenn aber eben dieses Schiff zu Hamburg als in seinen Hafen einläuft und daselbst die Gemeinschaft von Schiff und Gut aufgehoben wird, so wird die Havariegrosse zu Hamburg und zwar nach Hamb. Gesetzen und Gebräuchen regulirt und bezahlt. Dieses forum rei sitae, wie man's nennen möchte und was sich vielleicht noch besser als forum solutae communionis ex havaria magna enatae bezeichnen lässt, und die Regulirung nach den Seerechten dieses Forums scheint durchaus in der Billigkeit und in der Natur der Sache begründet zu sein. Der Schiffer, welcher Havariegrosse hat, darf wohl vorzugsweise als Creditor, die Ladungsinteressenten aber dürfen als Debitores angesehen werden und sind also letztere, welche man regulärer Weise bereits in der Person der Empfänger ersehen darf, bei der Aufstellung eines solchen Forums und bei der Unterwerfung unter dieses Lokal- und Landesrecht in Bezug auf Havariegrosse gerade ihrem ordentlichen Forum und ihren ordentlichen Gesetzen unterworfen. Dies wird wenigstens auf den regulären Fall passen, dass die Empfänger oder deren Repräsentanten an dem bestimmten Orte wohnen und überhaupt die Annahme der Güter sich gefallen lassen oder gefallen lassen müssen. Das ist denn

---

dunkel, denn es redet überhaupt vom Seeschaden, ohne Havariegrosse ausdrücklich zu nennen. Indessen ist an sich klar, dass nur diese darunter verstanden wird. Havarie particulär, oder eigentlicher Schaden für den Assecuradeur, muss in dessen Forum berechnet werden. — Die Worte des Gesetzes sind auch mehr im Sinne einer lex permissiva als praeceptiva abgefasst. Indessen wird es doch in Hamburg allemal so wie oben im Text gesagt, mit dem Forum des Löschplatzes gehalten. Vergl. Kiefeker l. c. und Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1845—47, woraus wenigstens dem Sinne nach gefolgert werden muss, dass die Gesetze des Orts anzuwenden seien, wo die Dispache aufgemacht wird. Siehe Koch, Preuss. Recht I. § 444. S. 746.

die Regel und würde man die anderen Fälle analogisch entscheiden müssen. Dass aber bei der Rückkehr von Schiff und Ladung in den Abgangshafen nach dortigen Gesetzen die Contribution erfolgen müsse, ergibt sich von selbst und sind hier die Befrachter in derselben Lage, wie die Empfänger am Löschplatze. Aber auch im Nothhafen würde analoger Weise dasselbe statuirt werden müssen, obgleich die Analogie hier ihre Schwierigkeiten hat.

Demnach thut man noch besser, dieses Forum und diese Gesetze des Ortes aus anderen Gründen zu vertheidigen. Es handelt sich bei der Regulirung der Havariegrosse überhaupt nicht um die Personen der Befrachter und Empfänger, sondern gerade um das Quantum ihrer in das Schiff geladenen Güter, über deren Belauf in der Regel keine Haftung für sie hier vorliegt. Demnach scheint es billig, dass die Gesetze des Ortes zur Anwendung kommen, wo sich diese Sachen sammt dem mit ihnen in Gemeinschaft stehenden Schiffe befinden. Dazu ist zu erwägen, dass gerade an diesem Orte, weil er doch der nächste ist, den man nach dem Seeschaden in der Regel anläuft, es am leichtesten ist, den ganzen Thatbestand festzustellen. Dies wird aber nur durch Leute dieses Ortes geschehen können und diese kennen ordentlicher Weise nur ihres Orts und Landes Gesetze und Usanzen. Demnach ist es das Beste, dass überall darnach die Havariegrosse abgemacht wird.

Endlich würde das Gegentheil, die Wahl irgend eines anderen Rechtes, in der Durchführung seine grossen Schwierigkeiten haben. Es ist nicht selten, dass theils die Absender, theils die Empfänger in den verschiedensten Ländern und oft sehr weit von einander wohnen. Welches Recht wollte man nun zur Anwendung bringen? Und welche Weitläufigkeiten würde die grosse Entfernung der einzelnen Ladungsinteressenten machen! Jeder Ladungsinteressent würde aber auf das Forum und das Recht seines Ortes und Landes provociren können und würde dann eine gleichförmige und übereinstimmende Regulirung unmöglich sein, da es nicht selten der Fall sein würde, dass an den verschiedenen Wohnorten der Ladungsinteressenten ganz verschiedene Gesetze gelten. Die Bestimmungen über Contribution in Havariegrosse in den verschiedenen Seestaaten

weichen ja in vielen wesentlichen Punkten von einander ab [15]).

Ferner gebe ich in dieser Beziehung noch Folgendes zu erwägen.

Nach gemeinem Civilrecht möchte man leicht zu der Forderung kommen, dass das Forum und das Recht des Ortes zur Anwendung zu bringen, wo die Gemeinschaft entstanden ist, also forum contractus. Ich betrachte aber die Gemeinschaft nach Havariegrosse nur entfernt durch die Verbindung von Schiff und Gut vermittelst des Ladens zu Stande gebracht. Es scheint mir durch das Factum der Havariegrosse noch eine eigenthümliche, neue unmittelbare Gemeinschaft von Schiff und Gut entstanden zu sein, welche gewöhnlich im offenen Meere sich macht. Dort ist das Forum contractus oder besser communionis incidentis. Dort ist aber kein Richter. Drum ist es am natürlichsten, das Recht des nächsten Hafens, wo die Gemeinschaft von Schiff und Ladung aufgehoben wird, zur Anwendung zu bringen. Wer Waaren in ein Schiff verladet, contrahirt zwar von Rechtswegen die Verbindlichkeit, sie zum allgemeinen Besten im Fall der Noth zum Opfer zu bringen, und im Verhältniss beizutragen, wenn dieses Opfer das Eigenthum Anderer betrifft, damit diese dafür entschädigt werden. Doch nur eventuell. Die Gemeinschaft in dieser Beziehung tritt erst mit dem Factum der Havariegrosse selbst ein.

Durch Verträge können, wie bereits § 171 angedeutet, die Parteien allerdings besondere Bestimmungen über das Forum und über die zur Anwendung zu bringenden Gesetze feststellen, auch durch passende Nebenbestimmungen die hier sich darbietenden, angedeuteten Schwierigkeiten heben oder mildern. Indessen hat letzteres seine grossen Schwierigkeiten und wird demnach die grösste Vorsicht anzuwenden sein. Das Forum und das Recht des Löschplatzes empfehlen sich überhaupt durch ihre ungemeine praktische Bedeutung, durch die Leichtigkeit der Anwendung und Durchführung.

Da übrigens in allen Seestaaten die Aufmachung der Havariegrosse entweder gerichtlich geschieht oder durch einen vom Staate dazu autorisirten Mann (Dispacheur, resp. Dispache-

15. Vergl. Kiefeker l. c. S. 71 und Emerigon l. c. I. p. 652.

Collegium) besorgt wird, so entstehen allerdings über Regulirung der Havariegrosse nicht so leicht Streitigkeiten. Sollte indessen eine Partei, also der Schiffer oder die Ladungsinteressenten oder der eine oder andere von den letzteren mit der Regulirung des Gerichts oder des Dispacheurs nicht zufrieden sein, so muss nothwendig die Beschwerde darüber bei dem Gerichte dessfalls angebracht und von diesem entschieden werden. Ein solcher Streit kann z. B. entstehen, wenn der Schiffer glaubt, dass ihm der Schade nicht hinlänglich vergütet wird, oder wenn die Einlader meinen, es sei ihnen von dem Schaden zu viel aufgebürdet worden.

Wenn nun Schiffs- und Ladungsinteressenten als Fremde in dem Orte zu betrachten sind, wo die Havaricaufmachung geschieht, was namentlich bei einem Einlaufen in einen Nothhafen leicht der Fall sein kann, so kann es wohl geschehen, dass diesen Fremden der Rechtsspruch verweigert wird.

So spricht die Franz. Jurisprudenz den Fremden wenigstens im Allgemeinen das Recht ab, andere Fremde vor Französischen Gerichten zu belangen[16]. Doch ist die Praxis in Handels- und namentlich Seesachen in Frankreich milder und erkennt das Recht der Fremden an[17].

So lange man aber noch in Seekriegen feindliches Privateigenthum als gute Beute ansieht, wird die Aufmachung in einem feindlichen Hafen füglich nicht geschehen können.

---

16. Ausdrückliche Gesetze bestimmen das nicht. Der Appelhof zu Colmar führte davon als Grund an: „dass man Unterthan des „Staats sein müsse, um auf den Schutz seiner Gerichte Anspruch „zu haben.“ Der Spruch des Appelhofs ist vom 30. Decbr. 1815. Vergl. Sirey, recueil général des lois et des arrets 1817 II. 62. und Th. Pütter, Fremdenrecht (Leip. 1845) S. 28.
17. Auf Grund des Code de procedure civ. Art. 420. Vergl. Pütter l. c. Und das ist denn als die Praxis wohl aller civilisirten Staaten heutzutage anzusehen.

Kapitel VII.

Regulirung der Havariegrosse.

§ 173. Einleitung [1].

Da die Havariegrosse zum allgemeinen Besten von Schiff und Gut gemacht wird, so ist nichts billiger, als dass alle diejenigen, deren Eigenthum durch diesen vorsätzlich dem Schiff oder der Ladung oder beiden zusammen zugefügten Schaden gesichert worden ist, denselben auch gemeinschaftlich übernehmen müssen. Placuit, heisst es schon L. 2. § 2. D. ad leg. Rhod., omnes quorum interfuisset jacturam fieri, conferre oportere. Dieser Grundsatz gibt die allgemeinste Regel zur Vertheilung des Schadens unter die Schiffs- und Ladungsinteressenten, oder wie man es gewöhnlich nennt: über die Contribution zur Havariegrosse, also über die Grundsätze in Betreff der Beitragspflicht jedes einzelnen Interessenten zur Deckung des gemeinsamen Schadens, überhaupt zur sog. Aufmachung, Regulirung der Havariegrosse.

Es sind aber sämmtliche Eigenthümer des Schiffes wie der Güter zur Deckung des gemeinsamen Schadens verbunden. Es wird nämlich der Schaden, der doch unmittelbar nur die einzelnen Interessenten und deren Eigenthumsstücke trifft durchaus als eine gemeinsame Sache, als eine gemeinsame Calamität betrachtet, welche aber nach einem gewissen Verhältnisse auch den unmittelbar Verletzten trifft. Nämlich es liegt keineswegs der Gedanke bei der Contribution zum Grunde, dass der Schaden des Einzelnen diesem von den übrigen Interessenten von Schiff und Ladung völlig vergütet werde, obgleich im Römischen Rechte in dieser Beziehung unklare Begriffe herrschen, sondern vielmehr der, dass dieser Schade des Einzelnen von allen Interessenten gemeinsam, also namentlich auch von dem Ver-

1. Vergl. besonders Kiefeker l. c. S. 54.

letzten nach einer richtigen Proportion mitgetragen werde. Demnach ist die Bestimmung des Römischen Rechtes (L. 2 pr. D. l. c.), dass nur die geretteten Güter (also die Interessenten, quorum merces servatae sind) beitragen, wenigstens ungenau. Auch die geworfenen und beschädigten Güter müssen mit contribuiren und deren Eigenthümer müssen einen Theil des Schadens selbst tragen, nämlich als Glieder der, durch die Havariegrosse unter den Schiffs- und Ladungsinteressenten pro rata des Werthes ihres Eigenthums an Schiff oder Ladung entstandenen Gemeinschaft; nur durch die verhältnissmässigen Beiträge der übrigen Interessenten können sie eine Entschädigung verlangen. Siehe bereits § 161. Bd. II. S. 70.

Für das durch den vorsätzlich verursachten Schaden gerettete Leben freier Menschen wird allerdings nichts gezahlt[2]). Denn dies ist keiner Schätzung werth. Dagegen wo es noch Sklaven gibt, zieht man meist diese so gut wie Sachen zur Contribution, denn sie haben einen bestimmten pecuniären Werth. Dies ist auch Englische Praxis. Abbott (6) 447. Siehe aber oben § 163 Bd. II. S. 82.

Uebrigens erkennen zwar alle neueren sowie schon die mittelalterlichen Seerechte obige allgemeinen Grundsätze über die Contribution an, dagegen sind sie doch in der Anwendung derselben verschieden von einander, indem sie eines Theils Modificationen der leitenden Grundsätze aufstellen, theils durch besondere und an sich willkürliche und darum möglicher Weise in den verschiedenen Ländern verschiedene und doch nicht unvernünftige positive Zahlenbestimmungen die abstracten Begriffe der Praxis auszuführen suchen.

Es ist im Allgemeinen gleichviel, auf welche Summe der Verlust desjenigen sich beläuft, der durch Havariegrosse gelitten hat. Allerdings im Assecuranz- und Bodmerei-Vertrage ist dies anders, indem hier in gewissen Fällen gar keine Rücksicht auf den Seeschaden genommen wird, wenn er sich nicht auf eine gewisse Summe beläuft, gewisse Procente des Werthes beträgt. Bei der Contribution zur Havariegrosse wird regelmässig jeder Seeschaden berechnet und vergütet. Doch enthalten manche

---

2. L. 2. § 2. D. h. t. Corporum liberorum aestimatio nulla fieri potest. Emerigon I. p. 643. Abbott (6) S. 447.

Particularrechte auch in dieser Beziehung eigenthümliche Bestimmungen [3]) und Verträge sämmtlicher Ladungsinteressenten können dies für alle insgesammt willkürlich festsetzen.

Es ist nun zuerst zu erörtern, welches die Gegenstände der Contribution sind und wie der Werth der zur Contribution zu ziehenden Gegenstände zu berechnen sei. Siehe § 174—178. Sodann ist die Berechnung der Seéschäden an Schiff und Gut zu machen. Siehe § 179 ff.; und endlich ist die eigentliche Aufstellung der Havariegrosserechnung darzulegen.

§ 174. Effecten, frei von Contribution [4]).

Nach den Auseinandersetzungen des vorigen § ist es klar, dass Alles, was zu der Zeit des Havariegrosseereignisses sich am Bord des Schiffes befand nebst dem Schiffe selbst, zur gemeinsamen Deckung des Schadens contribuiren müsse, also im Allgemeinen 1) das Schiff, 2) die Ladung und 3) die Fracht als nothwendiger Zubehör des Schiffes.

Ferner ist nicht abzusehen, warum Geld, edle Metalle, Juwelen, Edelsteine und zwar nach ihrem wahren Werthe nicht contribuiren sollten [5]). Es ist auch kein Grund vorhanden, gemünztes Geld bloss nach seinem inneren Werthe [6]) contribuiren

3. Das Spanische Recht l. c. Art. 965 bestimmt, dass eine Havarieklage mehr als ein von Hundert des Gesammtwerths von Schiff und Ladung betragen müsse, wenn sie in den Gerichten angenommen werden soll.

4. Kiefeker l. c S. 54. Benecke, System IV. S. 141. und principles pag. 305. Stevens essay on average P. I. ch. I. sect. 2. Abbott l. c. P. III. ch. VIII. n. 14. Emerigon l. c. chap. 22. p. 639. Boulay-Paty l. c. IV. p. 549. Weijtsen l. c. § 22. Piantanida l. c. II. 160; besonders Pöhls l. c. S. 717 ff.

5. Dies ist auch Englische Praxis. Abbott (6) IV. 9. § 14. S. 447: to their full value. Magens l. c. 62. 63. Doch contribuirt mit Recht dergleichen auch in England und Frankreich nicht, wenn es bloss zum Privatgebrauch der Passagiere oder Mannschaft, nicht als Handelsartikel am Bord ist. Abbott l. c. Emerigon I. 645.

6. Placat Philipps II. Tit. vom Schipbrekinghe Art. 7.

zu lassen, da dasselbe für seinen Eigenthümer den Werth hat, zu welchem er es ausgeben kann; und zwar wird füglich der Werth dieses gemünzten Geldes nach dem Curse des Löschplatzes zu bestimmen sein [7]), wie ja überhaupt alle Güter nach dem Marktpreise des Löschplatzes regelmässig zu contribuiren haben. Auch die Bestimmung des Wisby'schen Seerechts Art. 38, dass Geld und Pretiosen nur zur Hälfte ihres Werthes beitragen, galt nur particularrechtlich, wie nach Klefeker S. 60 in Hamburg nach der Praxis; auch war es Observanz in Amsterdam [8]). Uebrigens schwebte bei diesen irregulären Bestimmungen wegen der Contribution des Geldes etc. wohl dies als Grund vor, dass diese Effecten wegen ihrer Handlichkeit schneller und leichter zu retten sind, namentlich da sie in der Regel der besonderen Obhut des Schiffers übergeben sind und in dessen Cajüte lagern.

Dagegen I. ist mit Recht Alles das, was die Seeleute und Passagiere von dergleichen Kostbarkeiten an ihrem Leibe tragen, also namentlich deren Ringe, Uhren, Ketten, Brochen etc., von der Contribution frei [9]), da hier von einer Bergung durch eine Opferung zu gemeinem Besten in keiner Weise die Rede sein kann; der Träger rettet vielmehr dergleichen unmittelbar durch die Rettung seiner Person und so gut wie diese nicht zu contribuiren hat, so auch consequent jene einzig durch die Person selbst geretteten Effecten.

---

7. Dies ist ausdrückliche Bestimmung des Holl. Handelsgesetzbuchs Art. 727. Absatz 5. Stevens l. c. Art. 1. will allerdings gemünztes Geld nur dann contribuiren lassen, wenn es als Fracht geladen sei; und, sagt er, gäbe es keine Autorität dafür, dass Geld zur Havarie zahlen müsse. Allerdings das unter den Reiseeffecten der Passagiere mit befindliche Geld wird in der Regel nicht contribuiren, auch nicht was man selbst rettet, namentlich an seinem Leibe etc.

8. Vergl. Park, on insurances p. 145. Verwer, Nederlands Seerechten S. 112. Weijtsen l. c. § 23.

9. Wisby Seerecht l. c. Placat Philipps II. l. c. Solche Güter konnten ja überhaupt nicht geworfen werden. Auch die Bestimmung des Preuss. Rechts l. c. § 1876: „Hat bei einem Schiffbruche Jemand „die ihm zugehörigen Sachen an sich genommen und mit eigener „Lebensgefahr gerettet, so kann ihm davon kein Beitrag abgefordert „werden", lässt sich hieher ziehen. Siehe n. IV. Note.

II. Befreit sind ferner von der Contribution die Provision des Schiffs und alle Victualien, wie auch nach neuerem Rechte die Ammunition des Schiffes, Pulver, Kugeln etc.[10]). Doch wird man dies mit dem neueren Preuss. Rechte l. c. § 1872 ff. auf den Bedarf für Hin- und Rückreise füglich beschränken müssen. Das Mehr erscheint als reine Waare. Kiefeker S. 63. Dagegen ist es völlig einerlei, ob die Provision zum allgemeinen Gebrauch oder zum Behuf einzelner Personen eingeschifft ist. Das scheint schon in der Parömie zu liegen. Die zur See sind alle gleich reich. Müssen doch im Fall der Noth die Passagiere ihren besonderen Proviant (gegen Entschädigung allerdings) zum allgemeinen Besten hergeben[11]).

III. Kleider, Gage und die sog. Führung, also noch mehr die blosse Bagage der Schiffsmannschaft. Das Preuss. Recht l. c. § 1874 so unbedingt und ebenso das Franz. Recht l. c. Art. 419. Pardessus l. c. c. 745[12]). Ebenso die Hamb. Assec. O. XXII. Artikel 7. nimmt Provision, Kriegsmunition, der Officiere und Equipage, Kleider, Gage und Volksheuer aus. Die Schwed. A. O. von 1750 nennt nur die Kleider, welche man gebrauchet und den Reisevorrath. Das Holl. Handelsgesetzbuch Art. 731 erwähnt nur die Kleidungsstücke und Lebensmittel, will aber wohl das Uebrige nicht ausgeschlossen haben. Das Spanische Handelsgesetzbuch Art. 958 nimmt aus: Kriegs- und Mundvorräthe des Schiffes, die bereits getragenen, zum Gebrauch des Kapitains, der Officiere und des Schiffsvolks (sowie Art. 959 der

---

10. Wegen Proviant Hamb. A. O. Tit. 22. Art. 7. Hamb. Statut II. 16. Art. 2. L, 2. § 3. D. 14. 2. Wegen Proviant und Munition: Altes Preuss. Recht 1727 cap. 8. Art. 36. Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1872 ff. Die Engl. Praxis nach Abbott 447. Holl. Handelsgesetzbuch Art. 731. — Grotius introductio in jus belg. III. 22. p. 292 (der Holl. Ausg.) schloss die Munition aus.

11. Vergl. Eisenhart, Grundsätze des Deutschen Rechts in Sprüchwörtern. (2. Ausg. Leipzig 1792.) S. 413.

12. Doch sind die Bestimmungen des Französ. Code nicht sehr genau. Pardessus l. c. stellt aber die obige Ansicht unbedingt auf. In der Ordonnanz von 1681 III. 8. Art. 11 werden les loyers et les hardes des matelots genannt.

am Bord befindlichen Ablader, Supercargos und Passagiere [13]) dienende Wäsche und Kleidungsstücke.

Doch müssen natürlich die Seeleute von den Waaren, die sie über ihre Führung mitgenommen haben, contribuiren. Oléron Seerecht Art. 8 in f. Wisby Art. 20. Preuss. Seerecht 1727 l. c. Cons. del mare cap. 128. 129. Hamburg. Statut XVI. Artikel 7. „mehr dann seine bescheidene Führung". Das Lübische Recht lib. VI, tit. 2. Art. 1. bestimmte aber, dass dieses Mehr über die Führung nicht contribuire, „sofern über einen halben Last schwer nicht geworfen wird". Das Consulat cap. 129 sagt: „dass, wenn ein Matrose die Führung für „sein eigen Geld gekauft hat, indem er nämlich seine Heuer „noch nicht empfangen, falls dem Schiff, mit welchem er fährt „und worin er die Führung verladen hat, ein Unglück über„kommt, dieser Matrose gehalten sei, zu dem Werfen verhält„nissmässig für so viel als die Führung gekostet hat oder werth „ist, d. h. zum Belaufe alles Geworfenen, beizutragen. Wenn „aber der Schiffer dem Matrosen eine Gunst erwiesen und vor „Antritt der Reise ihm seinen Lohn (zum Theil) vorgeschossen „hätte, so soll letzterer für die Hälfte der Heuer zu keinem „Beitrage für die Werfung verpflichtet sein. Wenn aber die „Führung mehr gekostet hätte als die halbe Heuer beträgt, so „sind die Schiffsleute schuldig, für das Mehr beizutragen, und „für so viel, als die Führung mehr kostet oder werth ist, als „die Hälfte des (empfangenen?) Heuergeldes beträgt. Und wenn „der Schiffer die vorbesagte Gunst nicht erweisen will und die „Schiffsleute die gedachte Führung selbst kaufen müssen, so „sind sie schuldig, wenn geworfen wird, dazu beizutragen, alles „dergestalt, wie oben gesagt worden ist. Jedoch zu welcher „Zeit auch der Schiffer den Schiffsleuten die Heuer „gebe und bezahle, so sind sie von der Stunde an zu nichts „weiter wegen ihrer Führung verpflichtet, als für dasjenige, was „sie mehr gekostet hat, als die halbe Heuer beträgt, und „daher ist dieses Kapitel gemacht." Der letzte Absatz scheint

13. Insoweit der Werth der Sachen einen jeden dieser einzelnen Personen des Art. 959 nicht mehr beträgt, als der Werth von solchem, wovon der Kapitain keinen Betrag zu geben hat.

denn aber gerade die anderen Bestimmungen zum Theil aufzuheben [14]).

Diese Ausnahmen zu Gunsten der Equipage sind wohl aus einem natürlichen Billigkeitsgefühl sowie aus der Erwägung hervorgegangen, dass die Seeleute schon durch ihre schweren Dienste zur Rettung von Schiff und Gut genug contribuiren. Auch spricht dafür die Rücksicht darauf, dass sie ihre Gage nicht versichern dürfen und dass sie sich bei solcher Begünstigung leichter zum Werfen entschliessen werden.

Auch das Englische Recht lässt die Volksheuer nicht contribuiren, ist aber in Bezug auf den Sold des Schiffers zweifelhaft. Stevens Art. 3.

IV. Häufig werden auch die Kleider und die gewöhnlichen Reiseeffecten der Passagiere ausgenommen [15]). Siehe die Citate der vorigen Nummer III. So das Preuss. Recht l. c. § 1875. 76. Code de commerce Art. 419 wenigstens nach Pardessus Inter-

---

14. Die strengen Bestimmungen des Röm. Rechts L. 2. § 2. in f. D. ad leg. Rhod. sind unpraktisch. Uebrigens gibt es einen Fall, in welchem man bisweilen die Volksheuer zur Contribution hat heranziehen zu müssen geglaubt, nämlich der Fall der Ranzionirung des Schiffes, wo also Schiff und Gut aus den Händen von Kapern oder Corsaren losgekauft wurden. Auch war dies früher selbst in Frankreich durch die Praxis anerkannt. Pothier l. c. n. 122. Valin l. c. sur l'art. 20. (III. 3). Emerigon l. c. ch. 12. 5. 4. n. 7. Benecke, System IV. 143, principles 308. Stevens l. c. Art. 3. Indessen wenn bei einer solchen Ranzionirung die Summe des Loskaufs zum Theil auch für die Befreiung der Seeleute von Gefangenschaft und resp. Sklaverei gegeben werden mag, so scheint doch kein genügender Grund vorhanden, desswegen die Regel der Havariegrosse hier umstürzen zu müssen, da ja bei jeder gewöhnlichen Rettung durch Havariegrosse gemeiniglich neben Schiff und Gut sogar das Leben der Seeleute als gerettet angesehen werden muss und trotzdem die Seeleute ihre Volksheuer nicht zu contribuiren brauchen.

15. Abbott l. c. P. III. ch. VIII. n. 14. Emerigon I. p. 645. Benecke, System IV. S. 144. Das Preuss. Recht l. c. § 1876 nimmt auch Sachen aus, die Jemand von seinem Eigenthum an sich genommen und mit eigener Lebensgefahr gerettet hat. Dies scheint richtig, ist aber streng zu interpretiren. S. oben Note 9.

pretation, der aber nur von Kleidern und Pretiosen spricht, die man am Leibe trägt.

Also alle diese Nr. I—IV. genannten Güter brauchen nicht zu contribuiren, wenn sie gerettet sind; dagegen wird der Werth aller dieser geworfenen und beschädigten Gegenstände durch Vertheilung über alle anderen Güter erstattet. Vergl. Holl. Handelsgesetzbuch Art. 731.

V. Havarie- und Bodmereigelder. S. § 204. Abschn. VIII. Auch Schwed. A. u. H. O. 1750 sub Abschnitt Havarie Art. III. Vergleich der Kopenhag. Assec.-Compagnie Abschnitt Havarierechnungen Art. X. — S. § 165 n. XXV.

VI. Die Bestimmung des Preuss. Allgem. Landrechts l. c. § 1872. 73, dass Waaren, die schon vor dem Seeunfalle gelost waren oder erst nachher eingeladen worden sind, nicht contribuiren, versteht sich überall von selbst.

VII. Die Bestimmung des Preuss. Rechts l. c. 1877, dass nicht contribuire, was ein Befrachter durch Taucher für eigene Rechnung aus dem Meere herausholen lässt, ist wohl dahin zu beschränken, dass die Gemeinschaft der Schiffs- und Ladungsinteressenten zuvor ihre Ansprüche auf Herausholung dieser Güter aufgegeben haben müsse.

Schwer einzusehen ist es, wie man zu der Behauptung gekommen ist: was keine Fracht bezahle, contribuire auch nicht zur Havariegrosse [16]). Zur Aufstellung dieser Regel ist durchaus kein Grund vorhanden, da die allgemeine Regel, was gerettet worden, müsse contribuiren, hier ihre volle Anwendung leidet, und man durch die Ausnahme offenbar gestatten würde, dass sich der Eine mit dem Schaden des Anderen bereichere: etwas was völlig gegen die Natur der Havariegrosse streitet [17]).

---

16. Langenbeck l. c. S. 171. Weddercop l. c. lib. IV. tit. 1. § 27 p. 171. Stevens l. c. Part. I. ch. I. sect. 2. Art. 1.

17. Vergl. Pöhls l. c. S. 719.

§ 175. Insbesondere von der Contribution des Schiffes [18]).

Obgleich es keinem Zweifel unterliegt und in allen Particularseerechten ausdrücklich ausgesprochen ist, dass das Schiff zur Contribution herangezogen werden müsse, so weichen doch die einzelnen Gesetze in der näheren Bestimmung der Art und Weise von dieser Contribution des Schiffes sehr von einander ab.

Das Römische Recht sagt nur: Dominus etiam navis pro portione obligatus est. L. 2. § 2. D. ad leg. Rhod. Doch wird L. 4. § 2 in f. eodem die Beschränkung aufgestellt, dass die Summe des eigenen Schadens nicht grösser sein dürfe, als diejenige, welche man contribuiren müsse, weil Keiner doppelt verlieren soll.

Die Seerechte des Mittelalters und der neueren Zeit enthalten aber eigenthümliche und sehr mannigfaltige besondere Bestimmungen. Das Recht von Oléron Artikel 8 und noch die Franz. ordon. des rivières 1615 Art. 16. 17. lassen dem Rheder die Wahl, ob er von dem Schiffe oder von der Fracht contribuiren wolle; dagegen gesteht das Seerecht v. Wisby Art. 38, das Placat Philipps II. Titel von Schipbrekinghe Art. 6 und die Verordnung für die Börse von Antwerpen Art. 9. dem Eigner der Ladung diese Wahl zu. Die Rotterd. A. O. Art. 114 lässt aber den Schiffer für dasjenige, was von beiden (Schiff oder Fracht) am meisten beträgt, contribuiren, und dies war überhaupt sehr lange Zeit Holl. Recht. Siehe Verwer l. c. annot. 118. — Das Consolato del mare aber cap. 94. 96. n. 1. cap. 97. n. 1, ferner die Verordnung Peters von Aragonien von 1340, die Usanz von Livorno (nach Kiefeker S. 66 und Baldasseroni l. c. S. 126), die Franz. Ordonnance 1681 liv. III. tit. 8. Art. 7. und ebenso Code de comm. fr. Art. 417 ziehen das Schiff (und die Franz. Rechte auch die Fracht) nur zur Hälfte ihres Werthes heran (Code de comm. à proportion de leur valeur au lieu du déchargement).

Andere Seerechte stimmen zwar darin überein, dass sie das Schiff zur Contribution für den ganzen Werth verpflichten,

18. Vergl. bes. Pöhls l. c. 720 ff.

weichen aber in der näheren Bestimmung dieses Werthes sehr von einander ab. Das Preuss. Allgem. Landrecht II. 8. § 1868, sowie auch schon das alte Preuss. Seerecht von 1727 cap. VIII. Art. 33, endlich das Span. Handelsgesetzbuch Art. 955 Absatz 3 (wie es dort heisst: in seinem derzeitigen Zustande)[19], lassen das Schiff nach seinem wahren Werthe, wie es aus der See kommt, also am Löschplatze contribuiren. Dieser Werth ist nöthigenfalls, wenn sich die Interessenten nicht einigen können, durch Sachverständige zu ermitteln. Die Hamburg. A. O. 1731 Tit. XXI. Art. 8. bestimmt zwar auch allgemein, dass das Schiff „nach dem wahren Werthe in dem Stande, wie es aus der See „kommt", contribuiren solle; doch ist, nach Klefeker l. c. S. 65 Note, zu diesem Werth hinzuzurechnen aller Schaden, der in Havariegrosse vergütet wird. Z. B. das Schiff wäre 10,000 Thlr. werth und die gekappten Taue und geschnittenen Segel betrügen 5000 Thlr., so müsste das Schiff von 15,000 contribuiren. Es ist das zwar, wie wir sogleich zeigen werden, nach allgemeinen Grundsätzen richtig, indessen ist diese praktische Ansicht schwerlich aus den Worten des Gesetzes herauszulesen, sondern man ist damit über die Bestimmungen des Gesetzes selbst hinausgegangen. — Die Schwed. A. und H. O. 1750 bestimmt, dass festzuhalten: „der eigentliche Werth des Schiffes, in dem Stande, „in welchem es aus der See gekommen und wie verordnete „Besichtigungs- und Taxirungsmänner solchen befunden haben; „wenn aber das Schiff oder der grösste Theil davon in der „Police zu einem gewissen Werthe eingesetzt und taxirt worden „ist, so bleibt es bei der geschehenen und angenommenen „Taxirung." Die Convention zwischen der Kopenhag. A. Comp. 1746 (Abschnitt Havarierechnung Art. XI.) bestimmt Letzteres gleichfalls, ist aber unvollständig, indem sie nichts über den Fall erwähnt, wenn das Schiff in der Assecuranz nicht taxirt ist[20].

---

19. Vergl. auch Verordnung Philipps II.. Ordonnanz von Bilboa, Ord. von Portugal. Die Russische Ordnung der Handelsschiffahrt Hpt. 12. Art. 249 bestimmt, dass das Schiff oder Fahrzeug, sowie die Waaren nach dem Preise geschätzt werden sollen, wofür selbige am Anlandeorte hätten verkauft werden mögen, abgerechnet den Zoll, die Fracht, die Löschungskosten und die Kosten des Transports auf dem Zoll.

20. Diese beiden Schwedischen und Dänischen Seeordnungen sind leider

Auch nach Englischer, jedoch hier schwankender Praxis kam es vor, die Taxe in der Police zum Grunde zu legen, nachdem aber der Betrag des theilweisen Verlustes davon abgezogen worden ist. Siehe Stevens l. c. sectio II. Art. 2[21]). Abbott aber sagt von England pag. 447. In this country the owners contribute to the value of the ship at the end of the voyage: vergl. Kent l. c. 242.

Diese abweichenden Bestimmungen der einzelnen Seerechte zeigen wohl zur Genüge das Schwierige der Lösung dieser Frage. Jedoch scheint sich uns dieselbe in folgender Weise nach den Principien des Havariegrossinstitutes entscheiden zu lassen und dabei ein unmittelbares Anschliessen an die Praxis der vornehmsten Staaten möglich zu sein.

Es ist ein allgemein anerkannter Grundsatz, dass in Bezug auf die Beurtheilung der zur Contribution zu ziehenden Gegenstände auf den Zeitpunkt des Havariegrossereignisses selbst gesehen wird und alle Sachen, die der Zeit Schiff und Gut constituirten, heranzuziehen sind. Bei den Gütern sieht man dann allerdings, um deren Werth zu beurtheilen, wenigstens regelmässig, nach dem Marktpreise am Löschplatze. Siehe § 177. Und dies ist richtig, denn die Bestimmung der Güter ist ja in der Regel die, dort verkauft zu werden.

Doch lässt sich dies nicht auf die Berechnung des zur Contribution zu bringenden Schiffswerthes anwenden. So gut nämlich wie die geworfenen, verkauften Güter zur Contribution herangezogen werden, und dies keinen anderen Zweck hat, als dadurch den Gesammtwerth der Ladung zur Zeit des Havariegrossunfalles möglichst zu gewinnen, — so muss auch das von dem Schiffe und seinen Geräthen durch die Havariegrosse Verlorene, Beschädigte etc. mitcontribuiren, wenn nicht der Schiffer zum Nachtheil der Ladungsinteressenten unbilliger Weise bevor-

---

nicht gehörig genug rubricirt und nach Zahlen abgetheilt, um jeden einzelnen Passus genau citiren zu können. Der Text nebst Uebersetzung steht bei Magens, Versuch über Assec. und die betreffenden Stellen daselbst S. 709 und 1059.

21. Magens l. c (siehe Stevens in der Note) verwirft für die Havariegrosse diese Policentaxe. Uebrigens ist zu bemerken, dass er bereits vor 120 Jahren schrieb.

zugt werden soll. Es fordert dies der Grundsatz der Gleichheit. Also wenn man auch füglich den Werth des Schiffes im Löschplatze als ersten Anhalt für die Bestimmung seines Contributionswerthes nehmen mag, so muss man doch noch dazu rechnen den Betrag der dem Schiffe durch die Havariegrosse geschehenen Schäden und Verluste. Erst so erhält man wenigstens annäherungsweise den Gesammtwerth des Schiffes zur Zeit des Havariegrossereignisses.

Ueberhaupt wird es principiell nicht leicht bezweifelt werden können, dass eigentlich Schiff und Gut contribuiren müssen ganz in dem Bestande, in welchem sie sich unmittelbar bei dem Eintritte des Havariegrossefactums befanden. Freilich dies zu bestimmen, ist sehr schwierig, ja kann überhaupt nur annäherungsweise geschehen. Doch hat es bei den Waaren weniger Schwierigkeiten, indem dieselben durch den Transport an sich nicht so sehr leiden und also am Löschplatze wesentlich noch eben so viel werth sind, als am Orte und zur Zeit des Havariegrossefactums, falls nicht besondere Umstände Beschädigungen herbeiführten. Freilich ist die Werthberechnung der im Löschhafen beschädigt ankommenden, oder gar geworfenen, im Nothhafen verkauften etc. Güter für die Zeit des Havariegrossefactums nachträglich nicht so leicht zu berechnen und kann nur annäherungsweise richtig aufgestellt werden. Es sei denn, dass man unbedingt den in den Facturen angegebenen Preis der Güter als Norm für deren Werth annehmen wollte; was aber nicht praktisch scheint, da hiermit der Willkür mancher Spielraum gegeben wäre. Siehe § 177.

Dagegen ist es bei dem Schiffe anders. Ein Schiff nutzt sich durch jede, einiger Massen lange Reise ab, sei es am Rumpf, Kiel, Steuerruder, sei es an den Masten, Raaen, sei es an den Segeln oder der Takelage. Es wird also weniger werth. Man bezeichnet diese natürliche Abnutzung des Schiffes mit dem Ausdrucke: Slitage. Diesen Verlust muss nun jedenfalls der Rheder selbst und allein tragen. Er bekommt durch die Fracht volle Entschädigung dafür.

Es ist nun klar, dass wenn das Havariegrossefactum sich längere Zeit nach dem Termin der Abreise zugetragen hat, das Schiff zur Zeit des Seeunfalles bereits durch die Slitage mehr oder weniger abgenutzt sein musste, besonders je nach dem Wind und Wetter der Fahrt günstig waren oder nicht etc., und

dass mithin sein Werth zur Zeit der Seenoth nicht mehr der war, welchen das Schiff im Abgangshafen hatte. Dazu kommt, dass man selten unmittelbar beim Abgange des Schiffes dasselbe sachverständig und unter gehöriger Beglaubigung der gewissenhaften Abschätzung taxiren lässt und dass es in der Regel sehr schwer, wenn nicht unmöglich sein wird, späterhin diesen Werth des Schiffes, wie er unmittelbar vor dem Abgange desselben gewesen sei, festzustellen. — Die Angaben des Werthes in den Assecuranzpolicen beruhen bekanntlich meist nur auf ungefähren Abschätzungen und können also hier nicht zum richtigen Massstab dienen, obgleich es in manchen Ländern, wie oben gezeigt, üblich ist [22]). — Dazu wird es ungemein schwierig sein, genau anzugeben, wie hoch der Werth des Slitageschadens zur Zeit der Seenoth gewesen sei. Obgleich hier wenigstens eine ungefähre Schätzung durch die beeidigten Zeugnisse der Mannschaft, sowie nach den Regeln der Erfahrung nicht unmöglich ist und dazu hier, im Seerecht, wo es auf Billigkeit vorzugsweise ankommen mag, überall genügen möchte. Mithin wird man den zur Contribution zu ziehenden Werth des Schiffes allerdings in der Weise berechnen können und dabei zu einem ziemlich richtigen Resultate gelangen müssen, dass man 1) den Werth des Schiffes beim Abgange aus dem Hafen der Abreise feststellt und 2) davon die Slitage abzieht, sowie, was sich von selbst versteht, etwanige particuläre Havarie, die sich vor dem Havariegrosseunfalle ereignete. Doch wie gesagt, es hat diese Berechnung wegen des meist mangelnden Fundamentes des Schiffswerthes bei der Abreise seine grossen, oft unüberwindlichen Schwierigkeiten [23]).

---

22. Auch Benecke, principles p. 311 sq. mischt die Police hinein.

23. Uebrigens entscheidet sich Pöhls l. c. S. 722 für diese Berechnung der Contribution des Schiffes. Ebenso Stevens l. c. der da sagt: die Methode erweiset sich auf jeden Fall als die beste, welche dem Werthe des Schiffes beim Absegeln am nächsten kommt, nachdem davon der verbrauchte Proviant und Vorräthe, ferner die gewöhnliche Abnutzung der Reise, und die etwa vor der Havariegrossenoth vorgefallenen particulären Havarien abgezogen werden. Und in der Note sagt er zur Vertheidigung dieser Ansicht: Zur Bestätigung des Princips, den Werth des Schiffes darnach anzunehmen, was es beim Antritt der Reise werth war, ist zu be-

Desswegen ziehe ich folgende Bestimmung und Berechnung vor, die sich auch mehr an die Praxis des Seerechtes in den vornehmsten Staaten wenigstens anschliesst und im neuesten Holländ. Rechte ausdrücklich festgesetzt ist. Das Hamburgische, Preussische, Spanische, Französische, Holländische und zum Theil das Schwedische Recht stimmen alle wenigstens darin überein, dass sie den Werth des Schiffes im Löschplatze als mehr oder weniger ausschliessliches Fundament für die Berechnung der Contribution annehmen. Es scheint dies zweckmässig, denn jedenfalls lässt sich hier der Werth des Schiffes überall leicht feststellen; sodann ist dies nach Analogie der Waaren, die ja auch vorzugsweise nach dem Werthe des Löschplatzes contribuiren. Es kann nun zwar nicht geläugnet werden, dass hier die Handelsconjuncturen des Ortes und der Zeit den Werth des Schiffes bald höher, bald geringer stellen werden. Indessen würde dergleichen Variation auch bei der Bestimmung des Werthes im Abgangshafen eintreten können und ist überhaupt im Handels- und Seeverkehr als etwas so Natürliches und Unumgängliches zu betrachten, dass man füglich daran keinen Anstoss nehmen kann für die Berechnung der Contribution [24]).

Doch ist diese Berechnung nach dem Werthe des Schiffes in seinem Löschplatze immer nur als Fundament zu gebrauchen. Es ist aus den bereits oben angegebenen Gründen dazu der Werth von den Seeschäden des Schiffes durch die Havariegrosse-

---

merken. wie ein Rheder sein Schiff absendet, in der Absicht, dass es ihm wieder zurückgebracht werden soll. Er sendet es nicht aus, wie ein Kaufmann einen Ballen Güter, um im Löschplatze verkauft zu werden. Die Summe also, wofür der Rheder Gefahr läuft, ist der Werth des Schiffes in dem Hafen, wo es zu Hause gehört, und kein imaginärer Werth. — Das ist denn auch Nordamerik. Recht. Vergl. Kent, commentaries on American law tom. III. Part. V. lect. 47. n. 8. Seite 243. The value of the vessel lost is estimated according to her value at the port of departure, making a reasonable allowance for wear or tear on the voyage up to the time of the disaster.

24. Pöhls l. c. S. 723 nimmt aber hieran sehr grossen Anstoss und verwirft vorzüglich desshalb die Berechnung des Schiffswerthes nach dem Bestande im Löschhafen überhaupt als Fundament zur Contribution.

noch hinzuzurechnen, damit man den wahren Werth des Schiffes zur Zeit der Havariegrosse immer mehr möglichst auffinde.

Slitage wird auch noch zu berücksichtigen sein. Doch wird man sich hüten müssen, die Abnutzung, welche unmittelbar aus Havariegrossebeschädigungen des Schiffes entspringen, als blosse Slitage zu bezeichnen oder gar vielleicht dieselbe Abnutzung bei der Aufstellung des Havariegrosseschadens und nun wiederum bei Berechnung der Slitage aufzustellen. Die Slitage wird hier natürlich nur die natürliche Abnutzung des Schiffes von Zeit des Havariegrossunfalles bis zur Zeit der Ankunft im Löschhafen sein und diese wird zu dem bisher aufgefundenen Werthe des Schiffes hinzugerechnet, damit eben das Mehr des Werthes herauskomme, welchen das Schiff zu jener Zeit hatte.

Endlich muss die in der Zeit von dem Havariegrossefactum bis zum Einlaufen in den Löschplatz passirte kleine Havarie berechnet und deren Werth gleichfalls zum bisher gefundenen Facit des Schiffswerthes hinzugerechnet werden.

Die Totalsumme gibt annäherungsweise den wahren Werth des Schiffes zur Zeit der Havariegrosse und hiernach hat das Schiff an der Contribution Theil zu nehmen.

Hiermit stimmt denn auch im Wesentlichen das neueste Holländische Recht Artikel 727 überein: „die gemeinschaftlichen „Havarien werden getragen: durch den Werth des Schiffes in „dem Zustande, worin dasselbe (natürlich im Löschplatze, resp. „Nothhafen) angekommen ist, mit Hinzufügung von dem, was „durch Havariegrosse vergütet wird." — Die Zurechnung des Betrages der Slitage und der etwanigen particulären Havarie in der Zeit von der Havariegrossenoth bis zum Einlaufen in den Nothhafen wird nun zwar nicht ausdrücklich erwähnt, versteht sich aber wohl bei einer genauen Berechnung von selbst. Jedenfalls aber der Werth der particulären Havarie, wenn man auch die Slitage für zu unbedeutend halten mag, um sie besonders in Anrechnung zu bringen.

Uebrigens sind auch schriftstellerische Autoritäten für diese unsere Ansicht [25]. Klefeker glaubt sogar, wie oben bezeichnet

---

25. Auch Koch, Preuss. Recht l. c., indem er die Bestimmungen des Preuss. Rechts kurz kritisirt, erklärt: das Schiff sollte, nach der

wurde, die Hamb. A. O. ganz im Sinne des neuesten Holländ. Rechts erklären zu müssen. Und seine Interpretation würde auch auf das Preuss. und auf das Span. Recht l. c. analog angewandt werden können. Doch halte ich die Klefeker'sche Interpretation für gezwungen.

Selbst Stevens, indem er die Verschiedenheiten der Engl. Praxis kennt und ausdrücklich bemerkt, dass in den letzten dreissig Jahren (also da Stevens zuerst 1813 schrieb etwa von 1780—1819) ihm kaum eine Englische Dispache vorgekommen sei, worin der dem Schiffer durch Havariegrossebeitrag vergütete Betrag zu dem Werthe des Schiffes in dessen geringerem Zustande im Löschplatze hinzugefügt sei, erklärt: der wahre Werth des Schiffes zum Beitrage ist die Summe, welche sein Rumpf, Masten, Raaen, Segel, Takelage und Vorräthe aufbringen würden, nachdem die Aufopferung gemacht worden ist, mit Zurechnung dessen, was durch Havariegrossebeitrag vergütet wird. — Freilich spricht sich dieser Autor nachher zu Gunsten der anderen Berechnung aus.

Wenn man aber von dem so oder so bestimmten Werthe des Schiffes häufig wiederum den Betrag der Volksheuer und der Provision in Abrechnung bringt[28]), so ist dies falsch. Die Provision contribuirt überhaupt nicht, weil sie als das zur Reise unentbehrliche und Allen gemeinschaftliche Gut Aller angesehen wird. Aber eben daher kann sie nicht von dem Werthe des Schiffes abgesetzt werden, weil dadurch der Schiffer die Vergünstigung für dieselbe zweimal geniessen würde. Vielmehr ist selbige nur einfach bei der Berechnung des Schiffswerthes überall nicht mit in Anschlag zu bringen. Vielleicht ist sie aber aus Billigkeitsrücksichten von der zu contribuirenden Fracht in Abzug zu bringen. Siehe darüber § 176. — Die Volksheuer gehört aber gar nicht hieher, denn sie ist überhaupt nicht Theil des Schiffes, sondern steckt in der Fracht.

Regel, von der Summe, welche sich durch seinen Werth bei der Ankunft mit Hinzurechnung der Schäden darstellt, beitragen.

28. Siehe z. B. die drittletzte Note von hier. Pöhls eifert dagegen. — In England sind verschiedene Berechnungen üblich.

§ 176. Von der Contribution der Fracht.

Soweit der Schiffer überhaupt Fracht erhält, namentlich da die Fracht dem Schiffer gerade durch die gemeinschaftliche Opferung erhalten und gewahrt wird, so versteht es sich von selbst, dass dieselbe insoweit zur Contribution mitherangezogen werde, denn diese ist füglich auf Alles zu vertheilen, was aus der Havariegrosse heraus an vermögensrechtlichen Werthen mittelbar oder unmittelbar gesichert worden ist. Dabei ist nicht abzusehen, warum nicht die ganze Fracht zur Contribution herangezogen werden solle, soweit sie überhaupt reine Fracht für den Schiffer ist, also namentlich nach Abzug der Volksheuer, worin denn, wie dies das Span. Recht l. c. Art. 956 und Preuss. Recht l. c. § 1869 es speziell sagt, sowohl der Sold des Kapitains wie des Schiffsvolks begriffen ist, was aber in England zweifelhaft, Stevens l. c. Ferner ist darunter nicht bloss die Löhnung im strengeren Sinne, sondern auch der Unterhalt zu verstehen, wie dies das Holländ. Recht Art. 727 speziell angibt. Siehe § 175 i. f. Ueberhaupt scheint hier der ganze Proviant von der Fracht abgezogen werden zu müssen. Derselbe ist eine nothwendige Ausgabe für das Ganze, ist aber einzig aus der Fracht zu decken, so dass deren Betrag nur soweit als reine, dem Schiffsrheder allein zu Gute kommende Summe angesehen werden kann, als auch der Proviant davon abgezogen ist. Stevens l. c. Artikel 3 ist freilich dagegen, aber Abbott l. c. P. IV. c. 9. § 19. S. 447 scheint dafür. Er sagt nämlich: wages of the crew and other expenses of the voyage. Stevens will nämlich den Proviant von dem ursprünglichen Werthe des Schiffes abgezogen wissen. Siehe unten das Citat aus Consulat c. 96. Auch L. 2. § 3. D. ad Leg. Rhod. Verord. Philipps II. Artikel 7.

Uebrigens bin ich geneigt, nicht in allen Fällen den vollen Sold für die Reise in Abzug zu bringen, sondern nur soweit die Fracht verdient ist, also wenn die Reise nicht ganz vor der Havariegrosseaufmachung vollendet war und auch nicht die ganze Fracht verdient wurde, so ist nur ein verhältnissmässiger Theil des Soldes abzuziehen. Vergl. Stevens l. c. Da aber für die geworfenen und im Nothhafen verkauften, in Havariegrosse aber ersetzten Güter wohl immer die volle Fracht

zu zahlen ist, so ist dies wiederum zu berücksichtigen. Es versteht sich aber im Allgemeinen von selbst, dass nur die wirklich verdiente Fracht, also wenn die Reise inmitten abgebrochen werden muss, nur pro rata itineris zu contribuiren hat, wie dies im Span. Recht l. c. und Preuss. Recht l. c. § 1869 ausdrücklich gesagt wird. Doch ist dabei wohl vorauszusetzen, dass nicht die Reise nachträglich vor Aufmachung der Havariegrosse vollendet sei; denn wurde sie dies, so darf es überhaupt mit Recht so angesehen werden, dass die ganze Fracht überhaupt erst durch die Rettung von Schiff und Gut in Folge des freiwilligen Opfers in Havariegrosse dem Schiffer erworben sei. Demnach scheint es billig, dass die ganze Fracht, doch nach Abzug aller durch die Havariegrosse entstandenen ausserordentlichen Unkosten contribuire. — Wird aber die Havariegrosse vor Vollendung der Reise aufgemacht und kann das Schiff seine Reise nicht fortsetzen und beendigen, so ist es klar, dass die Fracht nur soweit sie verdient, also pro rata itineris contribuire. Wenn aber auch das Schiff seine Reise hätte fortsetzen können trotz des Havariegrosseunfalles, nun aber wegen eines anderen Un- oder Zufalles dies nicht geschieht, oder überhaupt auch hier aus irgend einem Grunde die Aufmachung vor der Vollendung der Reise geschieht, so kann man billiger Weise nicht die ganze Fracht contribuiren lassen. Siehe das Ende dieses §. — Der berühmte Sir William Scott entschied bei einem Falle der als Havariegrosse anzusehenden Wiedernehmung, dass die Fracht beitragen müsste, und begründete sein Urtheil so: Wenn ein Anfang der Reise (zur Zeit der Havarie nämlich) bereits stattgefunden hat, und die Reise nachher vollendet ist: so gehört die ganze Fracht mit zu dem Interesse, wofür Bergelohn gegeben ist (und wovon desshalb zu contribuiren ist). Vergleiche Robinson's adm. rep. VI. p. 90. Stevens l. c. Ich glaube in diesen Worten Scott's das Fundament wenigstens für meine Ansicht finden zu dürfen.

Auch das ältere (cap. VIII. Art. 34) und neuere Preuss. Recht (II. 8. § 1869), sowie die Hamb. A. O. XXI. 8. lassen die Fracht nach Abzug der Volksheuer contribuiren, doch zieht jenes von der Fracht überhaupt ab: was die Rheder daraus noch zu bezahlen haben, besonders die noch rückständige Heuer des Schiffers und des Volks, ingleichen den Beitrag zur kleinen Havarie; und das Hamb. R. sagt: Volksheuer, Lootsgeld

und Alles was zur kleinen Havarie gehört, also das, was man gewöhnlich mit dem Namen: Hafenunkosten bezeichnet.

Hier ist noch die Bestimmung des Preuss. Rechts, dass nur die rückständige Heuer [27]) von der Fracht in Abzug zu bringen, näher zu besprechen. Im Falle nämlich eines gänzlichen Unterganges von Schiff und Ladung wäre überhaupt dem Schiffsvolke keine Gage zu zahlen gewesen, und dasjenige, was dasselbe nach der Havariegrosse erhält, contribuirt überhaupt nicht. Diese Gage steckt also immer in der Fracht und wird die reine Frachtsumme um so viel geringer, als die Gage beträgt. Indessen da man doch nicht sagen kann, dass die bereits bezahlte Gage dem Schiffer erst in Folge der Rettung durch Havariegrosse zur Last gefallen sei und da die bereits vorausbezahlte Gage dem Schiffer selbst nicht im Falle des gänzlichen Unterganges von Schiff und Gut zurückbezahlt werden würde: so mag man allerdings diese Gagevorschüsse für so selbstständig halten, dass man sie nicht von der in Havariegrosse zu berücksichtigenden Frachtsumme abzieht [28]). Doch scheint mir auf der anderen Seite die Billigkeit dafür zu sprechen, dass man auch dergleichen Vorauszahlungen in Abzug bringe. Es sollte überhaupt hier nur die ganz reine Fracht in Rechnung gesetzt werden. Die Fracht ist ja lange nicht ein so sicheres Vermögensobject, als die anderen Effecten der Contribution (Schiff, Waaren). Es ist immer noch zweifelhaft, ob sie zuletzt von jedem Schuldigen wird eingetrieben werden können, ob dessen etwanigen Zahlungen in Wechsel völlig sich realisiren lassen werden etc. Darum mag hier überall die Billigkeit mehr walten, als bei Berechnung des Werths von Schiff und Gut [29]).

---

27. Das ältere Preuss. Recht l. c. lässt die ganze Heuer des Schiffers und des Schiffsvolks abziehen. Wo die Ansicht gilt, dass die Volksheuer im Fall der Ranzionirung nicht frei von Havariegrosse sei, da darf natürlich in diesem Falle die Volksheuer von der Fracht nicht abgezogen werden.

28. Dieser Ansicht ist denn auch Pöhls l. c. S. 726 ganz entschieden. Ebenso Stevens l. c. und Marshall, on insur. p. 623.

29. Schiffsrheder haben behauptet, dass, wenn die Ladung für ihre Rechnung abgeladen und die Fracht nicht versichert wäre, das Schiff und die Ladung (oder vielmehr die Versicherer derselben)

zu zahlen ist, so ist dies wiederum zu berücksichtigen. Es versteht sich aber im Allgemeinen von selbst, dass nur die wirklich verdiente Fracht, also wenn die Reise inmitten abgebrochen werden muss, nur pro rata itineris zu contribuiren hat, wie dies im Span. Recht l. c. und Preuss. Recht l. c. § 1869 ausdrücklich gesagt wird. Doch ist dabei wohl vorauszusetzen, dass nicht die Reise nachträglich vor Aufmachung der Havariegrosse vollendet sei; denn wurde sie dies, so darf es überhaupt mit Recht so angesehen werden, dass die ganze Fracht überhaupt erst durch die Rettung von Schiff und Gut in Folge des freiwilligen Opfers in Havariegrosse dem Schiffer erworben sei. Demnach scheint es billig, dass die ganze Fracht, doch nach Abzug aller durch die Havariegrosse entstandenen ausserordentlichen Unkosten contribuire. — Wird aber die Havariegrosse vor Vollendung der Reise aufgemacht und kann das Schiff seine Reise nicht fortsetzen und beendigen, so ist es klar, dass die Fracht nur soweit sie verdient, also pro rata itineris contribuire. Wenn aber auch das Schiff seine Reise hätte fortsetzen können trotz des Havariegrosseunfalles, nun aber wegen eines anderen Un- oder Zufalles dies nicht geschieht, oder überhaupt auch hier aus irgend einem Grunde die Aufmachung vor der Vollendung der Reise geschieht, so kann man billiger Weise nicht die ganze Fracht contribuiren lassen. Siehe das Ende dieses §. — Der berühmte Sir William Scott entschied bei einem Falle der als Havariegrosse anzusehenden Wiedernehmung, dass die Fracht beitragen müsste, und begründete sein Urtheil so: Wenn ein Anfang der Reise (zur Zeit der Havarie nämlich) bereits stattgefunden hat, und die Reise nachher vollendet ist: so gehört die ganze Fracht mit zu dem Interesse, wofür Bergelohn gegeben ist (und wovon desshalb zu contribuiren ist). Vergleiche Robinson's adm. rep. VI. p. 90. Stevens l. c. Ich glaube in diesen Worten Scott's das Fundament wenigstens für meine Ansicht finden zu dürfen.

Auch das ältere (cap. VIII. Art. 34) und neuere Preuss. Recht (II. 8. § 1869), sowie die Hamb. A. O. XXI. 8. lassen die Fracht nach Abzug der Volksheuer contribuiren, doch zieht jenes von der Fracht überhaupt ab: was die Rheder daraus noch zu bezahlen haben, besonders die noch rückständige Heuer des Schiffers und des Volks, ingleichen den Beitrag zur kleinen Havarie; und das Hamb. R. sagt: Volksheuer, Lootsgeld

und Alles was zur kleinen Havarie gehört, also das, was man gewöhnlich mit dem Namen: Hafenunkosten bezeichnet.

Hier ist noch die Bestimmung des Preuss. Rechts, dass nur die rückständige Heuer [27]) von der Fracht in Abzug zu bringen, näher zu besprechen. Im Falle nämlich eines gänzlichen Unterganges von Schiff und Ladung wäre überhaupt dem Schiffsvolke keine Gage zu zahlen gewesen, und dasjenige, was dasselbe nach der Havariegrosse erhält, contribuirt überhaupt nicht. Diese Gage steckt also immer in der Fracht und wird die reine Frachtsumme um so viel geringer, als die Gage beträgt. Indessen da man doch nicht sagen kann, dass die bereits bezahlte Gage dem Schiffer erst in Folge der Rettung durch Havariegrosse zur Last gefallen sei und da die bereits vorausbezahlte Gage dem Schiffer selbst nicht im Falle des gänzlichen Unterganges von Schiff und Gut zurückbezahlt werden würde: so mag man allerdings diese Gagevorschüsse für so selbstständig halten, dass man sie nicht von der in Havariegrosse zu berücksichtigenden Frachtsumme abzieht [28]). Doch scheint mir auf der anderen Seite die Billigkeit dafür zu sprechen, dass man auch dergleichen Vorauszahlungen in Abzug bringe. Es sollte überhaupt hier nur die ganz reine Fracht in Rechnung gesetzt werden. Die Fracht ist ja lange nicht ein so sicheres Vermögensobject, als die anderen Effecten der Contribution (Schiff, Waaren). Es ist immer noch zweifelhaft, ob sie zuletzt von jedem Schuldigen wird eingetrieben werden können, ob dessen etwanigen Zahlungen in Wechsel völlig sich realisiren lassen werden etc. Darum mag hier überall die Billigkeit mehr walten, als bei Berechnung des Werths von Schiff und Gut [29]).

---

27. Das ältere Preuss. Recht l. c. lässt die ganze Heuer des Schiffers und des Schiffsvolks abziehen. Wo die Ansicht gilt, dass die Volksheuer im Fall der Ranzionirung nicht frei von Havariegrosse sei, da darf natürlich in diesem Falle die Volksheuer von der Fracht nicht abgezogen werden.

28. Dieser Ansicht ist denn auch Pöhls l. c. S. 726 ganz entschieden. Ebenso Stevens l. c. und Marshall, on insur. p. 623.

29. Schiffsrheder haben behauptet, dass, wenn die Ladung für ihre Rechnung abgeladen und die Fracht nicht versichert wäre, das Schiff und die Ladung (oder vielmehr die Versicherer derselben)

Sodann halte ich die ferneren Bestimmungen des Preuss. und zugleich des Hamburgischen Rechts für eben so billig, als dem Wesen der Fracht und des Seeverkehres entsprechend, dass von der Fracht überhaupt alle sog. Hafenunkosten abgezogen werden. Dadurch kann es denn allerdings geschehen, dass bei einer langen und kostspieligen Reise jene Abzüge die Fracht auf Null reduciren und dass mithin Schiff u. Gut factisch allein contribuiren. Vergl. Stevens l. c.

Andere Seerechte haben aus denselben Billigkeitsrücksichten sogar noch mildere Bestimmungen festgesetzt und, wahrscheinlich auch um die Berechnung zu vereinfachen, überhaupt nur die halbe Fracht herangezogen (eben so wie nur (§ 175) die halbe Summe des Schiffswerths, und zwar gewiss aus ähnlichen Gründen). Indessen heisst denn diese exorbitante Bestimmung nichts Anderes, als den Knoten mit dem Schwerte durchhauen, und dazu scheint kein Grund vorhanden; denn die Schwierigkeiten einer annäherungsweise richtigen, billigen Bestimmung sind nicht so gross, dass man zu solcher willkürlichen und verzweifelten Lösung schreiten müsste. — Schon das Consulat cap. 293, obwohl es cap. 96 die Fracht ganz heranzieht, sagt: dieses ist aber so zu verstehen, dass die Schiffer von besagter Fracht abziehen und abrechnen die Heuer der Matrosen, den Proviant und alle ordentlichen Kosten, die sie auf gedachter Reise gehabt haben 30).

die ganze Havariegrosse bezahlen müssten. Aber dieses ist irrig. Denn einmal hat die Havariegrosse mit der Versicherung nichts zu thun und kann ihr Bestand von dem Factum der Versicherung oder Nichtversicherung überall gar nicht abhängen. Und sodann macht die Fracht einen Bestandtheil von dem Werthe jeder Schiffsunternehmung aus, gleichviel wer Befrachter ist. Die Fracht ist hier überall verdient. Wäre dies nicht der Fall, so müsste man mit gleichem Rechte hier behaupten, dass kein Volkslohn zu zahlen sei, da ja sehr bedeutungsvoll und mit Recht „die Fracht als die Mutter der Gage“ bezeichnet wird. Vergl. Stevens l. c. Art. 3.

30. Doch spricht das Consulat cap. 96 den Schiffer in dem bestimmten Falle von der Contribution der erhaltenen Fracht frei, wenn er auf die Fracht für die geworfenen Güter verzichtet. — Pöhls referirt nicht genau genug über das Consulat und übersieht den Zusammenhang zwischen cap. 96 und 293.

Uebrigens wie schon angedeutet, variiren die einzelnen Seerechte sehr. — Das Hans. Seer. Tit. VIII. Art. 3, die Statuta Genuens. lib. IV. c. 16, Recapilacion de Leyes de las Indias lib. IX. tit. 39. ley 10, sowie die Lübischen Statuten (VI. 2. Art. 3), Hamb. Statuten (II. 16. Art. 2) und endlich die Verordnung Peters von Aragonien 1340 ziehen unbedingt die ganze Fracht zur Contribution. Doch ist keines dieser Gesetze in der Gegenwart noch praktisch. Endlich wird unbedingt bloss die Fracht erwähnt in der Convention der Kopenh. Ass.-Comp. 1746 (Abschn. Havarierechnung) Art. XI. und XIII.[31]).

Nach älterem (Ordonn. 1681 III. 8. Artikel 7) und neuerem (Code d. com. Art. 417) Franz. Rechte contribuirt nur die Hälfte der Fracht. In Toscana contribuirte wenigstens ehemals die Fracht nur zu einem Drittel. Auch in Amsterdam wurde nach Gewohnheitsrecht, indem die dortigen Gesetze überhaupt nur wenige Bestimmungen über Havariegrosse enthielten, die Fracht gar nicht zur Contribution gezogen, und in Rotterdam nur, wenn die Fracht mehr beträgt, als der Werth des Schiffs ist. Klefeker S. 68.

Andere ältere Seerechte liessen den Schiffer entweder für das Schiff oder für die Fracht, nach seiner oder des Empfängers Wahl beitragen[32]).

Das Nordamerikanische Recht charakterisirt Kent l. c. lect. 47. S. 243 dahin: the practice in this country, at least it is the practice in Boston, to assertain the contributory value of the freight (and earnings) by deducting one third of the gross amount. Vergl. 3. Mason's reports. p. 439.

Da denn die ganze Fracht zu contribuiren hat, so namentlich auch der Theil, der für die geworfenen oder im Nothhafen verkauften Güter gezahlt wird. Die meisten Seerechte der obigen Kategorie bestimmen dies ganz ausdrücklich[33]). Dabei

---

31. Weder in dem Schwed. Gesetzbuch, noch in der Schwed. Ass. Ord. von 1750 wird überhaupt die Fracht als contributionspflichtig erwähnt. Pöhls Angabe S. 725 Note ist falsch.

32. Oléron Seerecht Art. 8. Wisby Art. 38. Placat Philipps II. l. c. Art. 6. Rotterdam. A. O. Art. 114. Verordnung für die Börse von Antwerpen Art. 9.

33. Ordonn. 1681 liv. II. tit. X. Art. 13. Doch wird hier und in den

ist es vom rechtlichen Standpunkte gleichgültig, ob der Destinatär der Waaren — was aber ursprünglich wohl die Regel war [34]) — die Fracht bezahle, aus dem Grunde, weil er ja die geworfenen Güter (deductis deducendis natürlich) aus der Contribution erhält, und somit in Havariegrosse wiederum Ersatz empfängt, oder ob die Fracht in Havariegrosse über Alle vertheilt wird: was jedenfalls einfacher ist, da diese Vertheilung auch im ersten Falle zuletzt doch stattfinden muss.

Doch versteht es sich, wenn das Schiff nach der Havariegrosse in einem Zwischenhafen, an Stelle der geworfenen oder verkauften Güter, andere einnimmt, dass dann die Fracht von den letzteren Gütern (nach Abzug der Kosten sie an Bord zu bringen) von der Fracht der geworfenen oder verkauften abgezogen werden müsse. Denn sonst würde der Schiffsrheder Gewinn von dem Verluste eines Anderen ziehen, was gegen den alten Hauptrechtsgrundsatz wäre: Nemo debet locupletari aliena jactura [35]).

Wenn die Havariegrosse in dem Ladungsplatze selbst regulirt wird, was namentlich in dem Falle geschehen wird, wenn sich der Seeschaden in dessen Nähe zutrug oder doch kein näherer oder sicherer Nothhafen anzulaufen möglich war, so ist nicht abzusehen, warum hier nicht eben so gut die bereits verdiente Fracht mit in Contribution gestellt werden sollte. Auch muss es gleichgültig sein, ob in diesem Falle und ob überhaupt die Fracht im Voraus bezahlt sei [36]). Nur ist es klar, dass so

---

meisten Seerechten ausdrücklich nur von geworfenen Sachen gesprochen. Indessen die analoge Ausdehnung ist leicht.

34. Guidon de la mer. ch. VI. Art. 1 sq. Consulat c. 96. Wisby Seer. Art. 35. Rotterd. A. O. Art. 155.

35. Vergl. Stevens l. c. Art. 3 in f.

36. Stevens l. c. Art. 3. ist anderer Meinung, er sagt: die Fracht werde bei einer Vorausbezahlung als eine Ausgabe mit in die Factur gebracht und werde somit zu einem Theile des Werthes der Ladung. Aber, ist ihm zu entgegnen, nichtsdestoweniger hat der Schiffer ein selbstständiges Interesse an dieser Fracht und muss sie drum conferiren, soweit er sie nicht restituiren muss. Auch wird ja nach unserer Ansicht der Werth der in Havariegrosse zu berechnenden Waaren nicht nach der Factur, sondern nach dem Marktpreise des Löschplatzes in Contribution zu bringen sein. Deshalb ist das Aufschlagen des Facturapreises der Güter wegen der Vorauszahlung der Fracht hier gleichgültig.

viel von der zu contribuirenden Frachtsumme abzuziehen ist, als der Schiffer gesetzlich oder vertragsmässig von dem Voraus wieder herausgeben muss.

Eine namentlich in England ventilirte und gerichtlich entschiedene Frage ist die[37]), wie die Fracht contribuiren müsse, wenn das Schiff, welches auf eine Hin- und Rückreise so befrachtet ist, dass überhaupt erst die Fracht bei Ablieferung der Retourladung im Abgangshafen zahlbar ist, schon auf der Hinreise eine Havariegrosse macht. Der Court of Kings Bench hat hier die ganze bedungene und bezahlt erhaltene Fracht beitragen lassen, und dem stimmt mit Recht Stevens l. c. und Holt l. c. bei. Nur ist eben ganz besonderer Nachdruck auf die wirkliche Zahlung der ganzen bedungenen Fracht zu legen: was nur dann zur Zeit der Havariegrosseregulirung der Fall sein wird, wenn diese erst so zu später Zeit nach der Rückkehr in den Abgangshafen erfolgt ist. Kann dagegen wegen dieser auf der Hinreise passirten Havariegrossenoth die projectirte Hin- und Rückreise gar nicht weiter fortgesetzt werden, so trägt die Fracht nur bei, soweit sie etwa nichtsdestoweniger nach Gesetz oder Vertrag wenigstens theilweise gezahlt werden muss. Kann trotz des Seeunfalles die Reise weiter fortgesetzt werden, erfolgt aber die Aufmachung der Havariegrosse in einem Zwischenhafen zu einer Zeit, bevor es 1) ganz sicher ist, ob überhaupt die ganze Fracht verdient werde, und 2) bevor also die wirkliche Zahlung der bedungenen ganzen Fracht für Hin- und Rückreise hat erfolgen können: so wäre es nach meiner Ansicht sehr hart, wenn man die ganze, möglicher Weise noch zu verdienende Fracht bei der Contribution in Anrechnung bringen wollte. Deren Existenz ist ja für den Schiffsrheder immer nur erst noch möglich, noch kein wirkliches Vermögensobject desselben. Daher möchte ich wenigstens in diesem Falle,

---

37. Vergl. Stevens, essai on average l. c. Art. 3. Abbott, l. c. P. IV. cap. 9. § 14. S. 447. Benecke, principles p. 315 sq. Holt, system II. p. 197. Pöhls, S. 726 ff. Der Fall, in welchem die Frage discutirt wurde, ist William c. London Assurance-Comp. und steht in Maule et Selwyn, reports I. p. 318. Vergl. auch Edward's admiralty's reports p. 223.

wenn auch nicht gerade bloss die bis dahin in dem Hafen der Aufmachung der Havariegrosse verdiente Fracht, denn dies wäre zu wenig, da ja dem Schiffer durch die Bergung in Havariegrosse eine Aussicht auf einen bedeutenden Gewinn auf's Neue begründet worden ist; so doch nur die ganze Fracht für die Hinreise in Anrechnung bringen [38]). Darin sehe ich eine den eigenthümlichen Verhältnissen angemessene Ausgleichung der Sache. — Passirte die Havariegrossenoth auf der Rückreise, so würde ich eher geneigt sein, die ganze Fracht in Contribution zu bringen. Die dann durch die Havariegrosse dem Schiffer neu begründete Aussicht auf einen bedeutenden Gewinn ist ja hier um Vieles sicherer, als im Fall der auf der Hinreise passirten Seenoth. Indessen möchte ich auch hier durch eine rein positive Bestimmung der Gefahr Rechnung tragen, welche der Schiffer in Bezug auf diesen Gewinn immer doch noch läuft und desswegen vielleicht je nach den Umständen ein Drittel oder ein Viertel der Fracht zuvor von der zur Contribution zu stellenden Summe abziehen.

Dagegen scheint mir in allen diesen Fällen der Frachtcontribution bei der bezeichneten Frachtzahlung für Hin- und Rückreise (als einer Einheit) von dem Betrage der zur Contribution zu stellenden Frachtsumme zuvor erst noch folgender Abzug gemacht werden zu müssen. Wäre nämlich das freiwillige Opfer nicht geschehen und das Schiff, ohne den Bestimmungsort zu erreichen, untergegangen, so hätte zwar der Schiffer keine Fracht erhalten. Dagegen hat der Schiffer auf der anderen Seite auch besondere Unkosten durch das Havariegrosseereigniss und also gerade durch seine Rettung gehabt. Dadurch wird seine Fracht vermindert. Daher müssen billiger Weise alle diese in Folge der Havariegrosse dem Schiffer entstandenen Unkosten zu Gute gehalten und darf ihm nur auferlegt werden, mit dem nach Abzug dieser Unkosten verbleibenden Reste der ganzen oder theilweisen Frachtsumme zu contribuiren [39]).

---

38. Vergleiche auch Benecke l. c., der einen ähnlichen billigen Ausweg empfiehlt.

39. Pöhls l. c. macht zwar auch mit Recht diesen Abzug, lässt aber den Schiffer in allen Fällen die, freilich wenigstens gegenüber der Eng-

§ 177. Von der Contribution der Ladung.

Es ist zu allen Zeiten anerkannt worden, dass vorzugsweise die Ladung zur Contribution in Havariegrosse heranzuziehen sei. Im Allgemeinen steht fest, dass alle zur Zeit des Havariegrossunfalles am Bord des Schiffes sich befindlichen Güter, also die gesammte Ladung, namentlich auch die geworfenen, im Nothhafen verkauften, an Seeräuber oder Feinde zum Loskauf übergebenen Güter contribuiren müssen. Die § 174 angegebenen contributionsfreien Effecten gehören eigentlich nicht zur Ladung und werden überall zu contribuiren haben, sobald sie diesen Charakter annehmen. Also werden aus diesem Gesichtspunkte contribuiren müssen diejenigen Güter, welche die Passagiere ausser den gewöhnlichen Reiseeffecten am Bord haben, ferner Alles, was die Seeleute ausser ihrer „bescheidenen" Führung an Gütern ins Schiff gebracht haben, ja manche Autoren gehen soweit, die Führung heranzuziehen, falls selbige aus Waaren Fremder besteht[40]).

Ferner contribuiren auch diejenigen Güter, falls sie nämlich aus der Seenoth glücklich hervorgehen, welche nicht in Havariegrosse vergütet werden, wenn sie bei Gelegenheit der Havariegrosse geworfen oder beschädigt sind, also namentlich auch die auf das Verdeck oder ähnlich verpackten Güter, ferner die über welche keine Connossemente ausgestellt etc. sind.

Die nicht selten aufgestellte Regel: Was keine Fracht zahlt, zahlt auch keine Havariegrosse, ist in ihrer ganzen möglichen Ausdehnung nicht richtig. Darnach tragen allerdings wie schon erwähnt die Effecten der Passagiere, der Sold der Seeleute etc. nicht zur Havariegrosse bei. Es werden alle eigentlichen Güter, die eigentliche Ladung, also namentlich die Waaren, welche zum Verkauf in das Schiff geladen sind, überall beitragen müssen, mögen sie nun Fracht zahlen oder nicht. Es würde sehr Unrecht sein, wenn der Schiffer oder Rheder oder sonst

---

lischen Praxis durch jenen Abzug verminderte ganze, für Hin- und Rückreise bedungene Fracht contribuiren.

40. Siehe oben § 174 S. 160. die Bestimmungen des Consulats.

Jemand anders, welcher Güter am Bord des Schiffes verladen hätte, keinen Beitrag zur Contribution geben sollte, bloss weil er — was ja bei dem Einzelnrheder selbstverständlich immer der Fall sein muss, keine Fracht zahlen würde[41]).

Es fragt sich nun weiter, wie, nach welchem Werthe haben die Güter zu contribuiren[42]). Darüber herrschen in den einzelnen Particularrechten wie unter den Seerechtslehrern sehr verschiedene Ansichten.

Dass alle Güter nach dem allgemeinen Werthe, den sie in Geld haben, beitragen müssen, leuchtet von selbst ein[43]). Eine Waare existirt für den Kaufmann und überhaupt im Handels- und namentlich Seehandelsverkehre nur in ihrem Geldwerthe. Sollten auch unter den Gütern keine eigentlichen Waaren sich befinden oder überhaupt die ganze Ladung z. B. nur aus den Meublements, Ackergeräthschaften, Gewehren und allerhand Apparaten von mehreren Auswandererfamilien bestehen, so kann doch auch hier nur der allgemeine Geldwerth dieser Güter in Anschlag gebracht werden. Ein besonderer Affectionswerth ist aber auch bei solcher Art Güter nicht zu berücksichtigen; bei eigentlichen Waaren ist ein solcher kaum denkbar.

Es ist nun allerdings schwer zu sagen, wie dieser Geldwerth der Güter zu finden sei, ob nach dem Facturpreise, ob

---

41. Vergleiche Stevens l. c. Art. 1. Emerigon I. 639. Abbott, P. III. c. 9. § 14, sowie bereits oben § 174 in f. S. 162.

42. Vergl. besonders Pöhls l. c. S. 728—735.

43. Es haben allerdings einige Autoren (Kaimes, principles of equity book I. part I. c. 3. § 2. p. 116 sq. und Weskett on insurance, sub voce contribution) die seltsame Behauptung aufgestellt, dass die Waaren nur nach ihrem Gewicht, nicht nach ihrem Werthe contribuiren müssten. Es beruht dies aber auf einer argen Verwechselung. Die Ursache des Seewurfs wird nämlich von den Vertretern dieser Ansicht fälschlich in der Schwere der Güter gesucht: etwas was offenbar falsch ist, da der Grund des Seewurfs nur in dem Unfalle der See gesucht werden muss. Doch abgesehen hiervon, hat diese Ansicht auch die Gesetze und Gebräuche aller Zeiten und Seevölker gegen sich. Vergl. Pöhls, S. 729. Abbott l. c. P. III. c. 9. § 14. Millar, on insurance p. 345. Stevens, on average l. c. Art. 1. Benecke, System IV. 112. Benecke, principles p. 293.

nach dem Marktpreise des Ladungs- oder des Löschplatzes. Doch stimmen die meisten Autoren darin völlig überein, und scheint dies auch der leitende Grundgedanke in allen Seerechten, trotz ihrer von einander abweichenden positiven Bestimmungen, zu sein: dass eigentlich der Geldwerth, den die Güter im Augenblicke des Havariegrossereignisses haben, der zur Contribution zu ziehende Werth sein müsse: denn gerade dieser Werth wurde durch die Bergung in Havariegrosse unmittelbar gerettet und muss demnach zur Vergütung der der übrigen Ladung wie dem Schiffe dabei entstandenen Verluste contribuiren. Dies ist gewiss principiell richtig und wird dies nach den bisherigen Erörterungen (§ 173 ff.) Jedermann zugeben müssen.

Die Behauptung aber, dass die Güter nach ihrem Werthe im beschädigten Zustande bei der Ankunft im Hafen contribuiren müssten, weil ja nur dasjenige gerettet sei, was an Ort und Stelle komme[44], ergibt sich augenscheinlich als unrichtig. Denn durch die Bergung in Havariegrosse wurde gerettet, was in dem Zeitpunkte derselben überhaupt auf dem Schiffe vorhanden war. Dies ist der leitende Gedanke, der so consequent diese ganze Lehre durchdringt, dass selbst die geworfenen etc. Güter als in der Weise gerettet anzusehen sind, dass sie zur Contribution beitragen müssen. Jede Beschädigung aber der Waare nach der Zeit der Havariegrossenoth ist ein blosser Zufall für denjenigen, dem die Waare gehört, also particuläre Havarie. Vergl. Pöhls S. 730. Auch sind die positiven Bestimmungen der Seerechte gegen diese Ansicht.

Jener wahre Werth der Güter im Augenblicke der Havariegrossebergung lässt sich aber immer nur annäherungsweise bestimmen. Denn der genaue Preis jenes Ortes und jener Zeit der Havariegrosse lässt sich überhaupt nicht ausmitteln. Die Seerechte haben verschiedene Wege eingeschlagen, ihn annäherungsweise zu bestimmen. Das Römische Recht macht einen Unterschied und lässt die beitragenden geborgenen Güter nach ihrem Verkaufswerthe, die geworfenen aber nach ihrem Einkaufspreise, geborgene beschädigte Waaren endlich nach ihrem Werthe im beschädigten Zustande contri-

44. Stevens l. c. Abbott l. c. Pothier l. c. n. 132. Boulay-Paty IV. p. 552. Benecke, principles p. 297.

buiren[45]). Diese Bestimmungen ergeben sich nach den aufgestellten Principien als völlig verkehrt, denn sie stürzen die hier überall zu setzende Gleichheit der Behandlung aller Ladungsstücke und aller Ladungsinteressenten völlig über den Haufen. Jene Unterscheidungen des Römischen Rechtes sind völlig unhaltbar und unpraktisch.

Nach den meisten alten Seerechten contribuiren sowohl die geborgenen wie die geworfenen (und folgeweise gewiss auch die beschädigten) nach dem Werthe, den die ersteren am Löschplatze haben[46]). Nach anderen ist ein Unterschied zu machen, so dass die geworfenen Güter für den Werth, den sie am Löschplatze gehabt haben würden, falls die Werfung nach Zurücklegung der Hälfte des Weges stattgefunden hat, dagegen im anderen Falle nach dem Werthe des Ladungsplatzes contribuiren[47]). Es liegt in dieser vielleicht nach Analogie der Lex Rhodia gebildeten Unterscheidung allerdings ein gewisser Sinn. Nur müsste man sie, was auch wohl jene Gesetze alle gestatten, überhaupt auf die geworfenen und nicht geworfenen Güter gleichmässig anwenden. Doch hat die Berechnung nach dem Preise des Ladungsortes im Löschplatze nicht selten etwas schwieriges, wenn letzterer, was die Regel, von ersterem verschieden ist und falls man nicht den Facturapreis unbedingt gelten lassen will. Freilich nach der hierin allerdings ziemlich vereinzelt stehenden Hamburg. A. O. XXI. 8. soll „das Gut „nach der Einkaufsrechnung mit den beigefügten

45. L. 2. § 4. L. 4. § 2. D. de leg. Rhod. Vergl. Piantanida l. c. II. p. 209. n. 79 ff.

46. Oléron Seer. Art. 8. Wisby Art. 38. Hans. VIII. Art. 1. Verord. Peters von Aragonien 1340. Placat Philipps II. l. c. Art. 6. Ordon. 1681 Art. 6 (III. 8.).

47. Doch meist nach Abzug und resp. Zuzählung gewisser Unkosten. Cons. del m. c. 95. Rotterd. A. O. Art. 117. Schwed. Seer. 1667 V. 10. Abh. 3. Schwed. A. O. Art. 5. § 2. Convent. der Kopenh. Ass. Comp. Art. XI. Stat. Genuen. l. IV, c. 17. § si inter partes. Auch war früher diese Unterscheidung in England praktisch. Wellwood, abridgement of the sea laws tit. 21. pr. Molloy, de jure marit. II. 2. 5. 6. Malyne, lex merc. c. 26. Stevens l. c. Art. 1.

„Unkosten bis an Bord des Schiffes, jedoch ohne die „(Assecuranz-) Prämie“ [48]), contribuiren.

Dagegen lässt sich aber viel einwenden. Es gibt zwar überhaupt keinen absoluten Preis einer Waare, sondern dieser ist nach den Umständen verschieden. Aber der Preis, zu dem die Waare am Abgangsorte eingekauft ist, kann sich schon verändert haben, und selbst wenn dies nicht der Fall ist, kann dieser keinen der Interessenten etwas angehen. Ist der Empfänger der Waaren Eigenthümer derselben, so hatte die Waare für ihn eigentlich nie den Werth des Abgangsortes, sondern galt nur das, was sie am Bestimmungsorte werth ist: weil er sie ja nach diesem hinbefördern lässt, worin nach kaufmännischem Brauch nichts Anderes liegen kann, als dass er sie nach dortigen Preisen verkaufen wolle. Ist aber auch der Empfänger nur Commissionär, so muss der Verkauf nicht minder als regelmässiger Zweck des Absenders angesehen werden, und mithin existirte für letzteren von dem Augenblicke der Verladung an kein anderer Preis, als der des Abgangsortes mehr. Vergl. Pöhls l. c.

Was aber den zweiten Punkt von der Halbirung der Reise betrifft, so weiss jeder Schiffahrtskundige, wie schwierig es überhaupt und wie es in manchen Fällen sogar unmöglich ist, den Punkt genau anzugeben, wo die Hälfte der Reise endigt und wo folglich die andere anfängt. Dieses muss also eine ergiebige Quelle zu Streitigkeiten und Prozessen abgeben und ist schon desshalb zu verwerfen. Vergl. Stevens l. c. Art. 1.

Es will also scheinen, als ob hier überhaupt der Werth, den die Waaren im gesunden Zustande am Löschplatze haben würden, als das eigentliche Fundament für Bestimmung des zur Contribution zuzuziehenden Güterwerthes betrachtet werden müsse. Denn einmal lässt sich dieser Werth immer am leichtesten bestimmen; und sodann ist das überhaupt im Allgemeinen als ihr vom Zeitpunkte der Absendung an laufender Werth anzusehen. Es kann dann zwar nicht geläugnet werden, dass auch diese

48. Benecke System IV. Seite 132. will den Facturawerth immer zum Grunde legen, scheint aber in seinen principles p. 299 von dieser Ansicht abgegangen zu sein. Klefeker l. c. S. 59 hält die Hamb. Satzung für die beste, doch solle wo möglich der Facturawerth beschworen werden. S. oben § 175. S. 166.

Werthsbestimmung etwas Schwankendes hat, dass sie namentlich variirt, je nachdem die Regulirung der Havariegrosse und die Löschung der Güter im Nothhafen oder im eigentlichen Bestimmungshafen stattfindet, ferner dass selbige von den jedesmaligen Handelsconjuncturen des bestimmten Löschplatzes abhängt. Doch dergleichen Schwankung liegt so sehr im Wesen alles Handels und namentlich aller Preise für Waaren, dass man darin durchaus nichts Unregelmässiges, am wenigsten für den Seehandelsverkehr wegen seiner notorisch grösseren Gefährlichkeit und Unsicherheit irgend Anstössiges finden darf.

Dass aber gerade selbst im Nothhafen, falls dort die Havariegrosse regulirt wird, die dortigen Preise als Norm dienen müssen, und dass nicht der Preis des eigentlichen Bestimmungshafens zur Richtschnur genommen werden könne, scheint am Tage zu liegen. Doch ist dabei gewiss die Voraussetzung zu machen, dass die Reise selbst nicht in Bezug auf die Ladung fortgesetzt, also letztere auch nicht einmal mit anderer Gelegenheit nach dem Bestimmungsorte vor ihrem Verkaufe im Nothhafen gebracht werde, denn sonst ist der Preis des Bestimmungshafens heranzuziehen. Pöhls S. 733. Werden aber die Güter im Nothhafen der Aufmachung verkauft, so ist dieser Werth zu contribuiren. Denn einmal ist es in der Regel schwierig, diesen Preis des vom Nothhafen entfernten Bestimmungshafens festzustellen; sodann aber liegt es wiederum in den Handelsconjuncturen begründet, dass man hier im Nothhafen, wo durch Zufall das ganze betreffende Handelsgeschäft abgebrochen wird, die dortigen Preise als die Schlusspreise für dieses Geschäft und diese Waaren ansieht, und diese Ansicht ist so sehr in der Natur der Sache begründet, dass hier die Waaren auch factisch in der Regel verkauft werden, indem der Weitertransport zu kostspielig ist. — Dahin scheint denn auch das Holl. Recht arg. Art. 728 (Absatz 2) analogisch erklärt werden zu dürfen. Ist ausserhalb Landes die Reise gänzlich eingestellt oder sind die Güter (dort) verkauft worden, und hat die Havariegrosse an dem Orte nicht aufgemacht werden können; alsdann wird der Preis, den die Güter unterwegs werth gewesen oder am Verkaufsorte rein ertragen haben, als das beitragleistende Kapital angenommen. Also gewiss um so mehr, wenn die Aufmachung im Nothhafen selbst geschieht! — Unsere Ansicht scheint auch die Kent's und der Nordamerik.

Praxis zu sein. In dem Falle Bell von Smith (bei 1. Caines' rep. 574) musste nämlich das Schiff wegen Untüchtigkeit in Folge der Havariegrosse im Nothhafen verkauft werden und nach diesem Preise wurde contribuirt. Dazu sagt nun Kent l. c. S. 243. — — one rule has been to take the value of the ship and cargo at the port of necessity or place where the expenses was incurred; and, setzt er hinzu, if there be no price of ship and cargo at such a place to be will and satisfactorily ascertained, the parties concerned may be forced to recur to the value at the port and time of departure on the voyage. — Siehe auch § 178.

Dieser Preis am regelmässigen Löschplatze für die heilen Waaren ist nun auch für die geworfenen, an Kaptoren wegen Loskauf gegebenen, im Nothhafen verkauften, wie für die beschädigt angekommenen anzunehmen. Es ist kein Grund vorhanden, wesshalh hier ein Unterschied zu machen sei. Alle Güter sollten ja eigentlich beitragen unmittelbar in ihrem Zustande zur Zeit der Havariegrosse. Also ist auch hier die Gleichheit des für möglichst nahe Bestimmung dieses Werthes von uns gesetzten Fundaments für alle diese Waaren festzuhalten [49]).

Doch bildet der Werth im Löschplatz, wie gesagt, nur das Fundament des zur Contribution zu stellenden Waarenwerthes. Es kann füglich die Waare nicht für ihren ganzen Werth im Löschhafen beitragen, da ihre Erhaltung und resp. Erstattung dem Eigner nur soweit nützt, als er sie netto erhält; denn nur das ist als gerettet anzusehen, was durch den Verkauf der Eigenthümer erlösse, d. h. also nach Abzug derjenigen Kosten, welche erst in Folge der Rettung der Güter entstanden sind [50]). Daher muss man von jenem Werthe der Waaren in Abzug bringen: die etwanigen Kosten des Landens und Auf-

---

49. Einzelne Seerechte bestimmen, dass für die geworfenen Waaren der Preis nach den Connossementen und Facturen zu bestimmen und nur dann nach ihrem wahren Werthe (im Löschplatze), wenn sie in jenen zu niedrig angegeben sind. Vergl. Preussische A. O. 1766 XXVI. § 235—37. Consulat c. 254. Ordonn. 1681 Artikel 8—10. (III. 8). Der Code ist übrigens hierin völlig abweichend. Siehe den Text im Folgenden.

50. Vergl. desswegen Pöhls S. 732, Fremery, études de droit commercial p. 240 sq.; Stevens l. c. Art. 1.

bringens, namentlich auch bei geworfenen oder eroberten und nachträglich wiedergewonnenen Gütern die Bergungskosten, die Zölle, den Decort, wo auf Zeit gekauft zu werden pflegt, ja selbst die Courtage und Provision.

Anderseits möchte ich die Fracht abziehen, denn auch diese wird nur gezahlt, weil Schiff und Gut durch die Havariegrossebergung gerettet sind. Sie wäre nicht gezahlt, wenn Beides untergegangen wäre. Auch würde ja sonst die Fracht, da selbige schon vom Rheder zur Contribution gebracht wird, doppelt contribuiren.

Doch scheint kein Grund vorhanden zu sein, die Assecuranzprämie abzuziehen, da ja diese bezahlt werden muss, die Güter mögen in Gefahr gewesen oder gerettet sein oder nicht, wie denn überhaupt die Assecuranz mit der Havariegrosse gar nichts zu thun hat.

Der Beitrag der Waare zur Havariegrosse darf nicht abgezogen werden, weil dieser gerade dasjenige ist, was der Eigenthümer von dem allgemeinen Schaden zu leiden hat und was er von dem ganzen geretteten Werthe leiden muss.

Die Kosten, die Waare im Abgangshafen an Bord zu schaffen, dürfen ebenfalls nicht in Abzug kommen, weil sie zur Zeit der Entstehung der Havariegrosse bereits ausgegeben waren und nicht erst in Folge der Havariegrosse entstanden sind. Wohl aber Ausladungskosten.

Endlich kann auch die particuläre Havarie, welche die Güter nach dem Havariegrossunfall erlitten haben, nicht in Abzug gebracht werden, denn auch sie sind keine Wirkung der Havariegrosse. Anderer Meinung ist Stevens l. c. Art. 1.

War dagegen die Waare bereits vor der Havariegrosse durch inneren Verderb oder überhaupt durch Havarieparticulär erweislich verschlechtert, so muss möglichst gerade dieser verringerte Werth der Waare berücksichtigt werden und wird dies namentlich bei geworfenen, zum Loskauf gegebenen, im Nothhafen verkauften etc. geschehen müssen. Demnach ist hier die möglichst genaue Schätzung dieser Verschlechterung von dem Werthe dieser Waaren im heilen Zustande am Löschplatze in Abzug zu bringen. Das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1864 sagt darüber: Sind die verlorenen Waaren, zur Zeit des Havarie(grosse)unfalles, durch Seesturz oder andern Zufall schon beschädigt gewesen: so werden sie nur nach dem Werthe, den sie

bei dem (Havarie-) Verluste wirklich noch hatten, vergütet (und nach arg. § 1880 und 1884 zur Contribution gezogen). § 1865. Dieser Werth muss auf den Grund der eidlichen Angabe des Schiffers und seiner Leute über den Zustand der Waaren zur Zeit des Werfens, durch das Gutachten der Sachverständigen billig bestimmt werden. Vergl. auch Pardessus l. c. n. 747.

Sind aber Güter durch den Seewurf beschädigt, so muss ihr Werth als unbeschädigt berechnet werden, weil ja dieser Schade in Havariegrosse dem Eigner durch Beitrag vergütet werden muss. Stevens l. c. Art. 1. Pothier cout. de lou. n. 132.

Ferner ist wohl die Leckage überall von dem Contributionswerthe der Güter in Abzug zu bringen, dagegen wird natürlich dieser Schaden den Betreffenden nicht in Havariegrosse ersetzt.

Wie sehr diese von uns aufgestellten Ansichten aus der innersten Natur des heutigen praktischen Seerechts entnommen sei, mag man namentlich aus der Uebereinstimmung mit den particularen Satzungen der vornehmsten Seestaaten der Gegenwart entnehmen, wenn selbige auch zum Theil wenigstens sehr von den älteren Seerechten, deren Bestimmungen oben bereits speziell angeführt und allerdings zum Theil jetzt noch praktisch sind, z. B. in Dänemark, Schweden, Hamburg etc. abweichen. Doch enthalten auch jene neueren Seerechte manche Modificationen des Princips, sowie nicht minder weitere praktische Anwendungen und Folgerungen desselben [51]).

Das Spanische Handelsgesetzbuch Art. 955 lässt die zur Ladung gehörenden Güter nach dem Preise des Löschplatzes contribuiren, und sollen die verlorenen zu eben dem Preise beitragen, zu welchem sie in Havariegrosse ersetzt werden. Uebrigens nach Art. 957 hat man bei der Schätzung der geborgenen Güter sich nach dem wirklichen Zustande, worin sie bei der Untersuchung befunden werden, zu richten, und nicht nach den Angaben der Connossemente, falls nicht die Parteien sich

---

51. Kent, comment. on American law lect. 47. p. 242 sagt: the goods sacrificed as well as the goods saved, are to be valued at the clear net price they would have yielded, after deducting freight, at the port of discharge; and this rule is founded on a plain principle of equity. Pöhls, Stevens, Pardessus, Abbott stimmen damit überein.

über Letzteres einigen. Ferner bestimmt Art. 960, dass die geworfenen Güter nicht zur Zahlung der grossen Havarie beitragen, die für die geretteten Güter aus einer anderen und späteren Gefahr entsteht. Die Masten, Segel, Taue und sonstigen Geräthschaften, welche beim Retten des Schiffes unbrauchbar geworden, sind, unter Berücksichtigung ihrer Abnutzung, nach dem Werthe zu schätzen, den sie zur Zeit der Havarie hatten (Art. 948). Werden die Connossemente geworfener oder beschädigter Güter nicht herbeigeschafft, so tragen einzig und allein die Eigenthümer den Verlust oder die Verschlechterung derselben (Art. 949). — Die von den verlorenen Gütern wiedererlangten contribuiren nach Abzug der Verschlechterung und der Bergungskosten (951), und die nach der Vertheilung in Havariegrosse nachträglich erst zurückerhaltenen Güter werden nachträglich ebenso nach Verhältniss der geschehenen Vertheilung vertheilt. Ebenso mit Recht das Holl. Recht Art. 739 und Franz. l. c. Art. 424.

Nach Französ. Rechte l. c. Art. 402. Der Preis der verlorenen oder beschädigten oder geborgenen Güter wird nach dem Preise von heilen Gütern der Art am Löschplatze bestimmt. Doch soll dies nicht der Bruttowerth, sondern der gerettete Werth, also der Nettowerth sein, den der Eigenthümer aus ihrem Werthe durch ihren Verkauf ziehen kann; daher muss vom Bruttoertrag abgezogen werden: die Fracht, die Kosten der Entlöschung etc. und der Discont [52]). Nach Art. 418 soll express auf absichtlich falsche höhere oder geringere Angaben der Connossemente und Facturen keine Rücksicht bei Schätzung von verlorenen Gütern genommen werden. Nach Art. 415 wird Quantität und Qualität der verlorenen Güter durch die Connossemente oder nöthigenfalls durch die Facturen geschätzt.

Wird die Havarie im Löschplatze aufgemacht, so ist es jetzt in England allgemeiner Gebrauch, den wirklichen Werth der

52. Ebenso zieht Pardessus n. 747 mit Recht die partic. Havarie vor der Werfung ab. Vergl. Code de comm. Art. 304. Ordon. 1681. III. 3. Art. 20 u. III. 8. Art. 6; besonders aber Fremery, études de droit commercial p. 240 sq. Bis zur Ordonnanz unterschied man in Frankreich in der Regel so, dass bei Werfung vor zurückgelegter Hälfte der Reise der Preis des Abgangshafens und im anderen Falle der des Löschhafens contribuire.

heilen Ladung nach dem Marktpreise des Löschplatzes anzunehmen und darnach alle Güter contribuiren zu lassen, nachdem alle daran haftenden Kosten, als: Fracht, Zoll und Ladungskosten davon abgetrennt sind [53]). Diese Englische ist denn auch die Nordamerikanische Praxis. Vergl. Kent l. c. lect. 47. n. 8. pag. 242.

Das neueste Holl. Handelsgesetzbuch Art. 727 ff. [54]) lässt alle Güter contribuiren, die zur Zeit des Seeschadens an Bord oder in den Lichtern oder Booten sich befunden haben, oder welche vor dem Unfall aus Noth geworfen und vergütet worden sind, oder auch zur Deckung von Havariegrossekosten haben verkauft werden müssen. Gemünztes Geld contribuirt nach dem Curs zu Ende der Reise. Die verladenen Güter werden geschätzt nach ihrem Werthe am Löschplatze, unter Abzug der Fracht, Eingangszölle und Entladungskosten, desgleichen der besonderen Havarie, die während der Reise ihnen zur Last gefallen ist. Art. 729 wird denn dies auch für die geworfenen Güter festgehalten, wo aber als der Abzug bezeichnet wird: Fracht, Eingangszölle und gewöhnliche Kosten. Die Art und Beschaffenheit des Geworfenen soll nach den Connossementen, Facturen und anderen Beweisen beurtheilt wer-

---

53. Vergl. Stevens, essay l. c. Art. 1. Abbott P. III. 9. § 15. — Stevens sagt mit Recht: der Werth, wovon beigetragen werden muss, ist der Nettowerth, den die Güter für den Empfänger haben, wenn er sie in seinen Besitz bekommt; doch bestehen die abzuziehenden Kosten bloss im Obigen, nicht in der Versicherungsprämie, „denn diese ist eine Belastung des Absenders „oder Verkäufers zu Anfang der Reise und mithin will„kürlich; auch nicht die Commission, denn diese hat nach der „Ladung und dem Verkauf der Güter stattgefunden; und ein Ver„kauf ist in diesem Falle nicht durchaus nothwendig". — Siehe jedoch oben meine Auseinandersetzung. Die ältere Engl. Praxis war ganz anders. Uebrigens ist diese Engl. Gesetzgebung über Havariegrosse völlig unvollständig und fehlt es sogar an massgebenden richterlichen Entscheidungen.

54. Dies ist immer zu verstehen, wenn ich bloss: Holl. Recht setze. Das ältere Holl. Recht ist zum Theil sehr abweichend, selbst noch der Entwurf von 1826, wornach z. B. Fracht und Schiff, ferner gemünztes Geld nur zur Hälfte contribuiren sollen.

den. Bei unrichtigen (zu niedrigen) Angaben über die Waaren in den Connossementen nach Art und Qualität soll nach Art. 730 der wirkliche grössere Werth angenommen werden, falls sie behalten ankommen, sonst nach den Connossementangaben; bei höheren Werthsangaben im Connossemente umgekehrt. S. bereits oben S. 184 in f.

Nach Preuss.[55]) Allg. Landrecht II. 8. § 1878 ff. müssen alle Güter zur Contribution beitragen, und zwar selbst die geworfenen wegen (Havariegross-) Unglücksfällen, die nach ihrer Werfung während der Reise sich ereignen. Ferner müssen contribuiren auch die Güter, welche der Schiffer als Ueberfracht eingenommen (§ 1848), die auf dem Verdeck, Ueberlauf, Schanze, im Boot verladenen oder an den Seiten des Schiffs angehängten Güter (1849), ferner die ohne Vorwissen des Schiffers oder ohne Connossemente eingeladenen (1851), endlich die Güter, welche der Eigenthümer oder dessen Bevollmächtigter, bei entstehender Seegefahr ohne des Schiffers und Schiffsvolks Einwilligung, wegnehmen und anderswohin bringen lässt (§ 1852)[56]). — Doch sollen umgekehrt Beschädigungen aller dieser Güter nicht vergütet werden.

Der Werth der Ladung wird nach dem Preise der behaltenen Güter am Löschplatze zur Zeit der Losung bestimmt, doch sind davon die kleine Havarie, die Ausladungskosten und andere Ungelder abzuziehen und zwar selbst bei verlorenen (§ 1862), welche bei wirklicher Ankunft solche Ausgaben gehabt hätten. Doch ist nach § 1863 überhaupt die Fracht, wenn sie dem Schiffer bezahlt werden muss, nicht abzuziehen. Sind die Waaren vor der Havariegrosse bereits beschädigt worden, so ist dieser Werth anzunehmen und durch eidliche Angaben des Schiffers und seiner Leute festzustellen (§ 1864. 65). Die Bestimmung der Art und Quantität der verlorenen Güter erfolgt nach der Certepartie, den Connossementen, Facturen und an-

55. Folgendes ist das neueste Preuss. Recht. Das ältere Preuss. Recht weicht von den folgenden Bestimmungen nicht selten ab. Uebrigens ist durch das Allg. Preuss. Landrecht nicht blos das Seerecht von 1727, sondern auch die Ass.-Ordnung von 1766 antiquirt.

56. So schon die Kopenhagener Ass.-Comp.-Ordnung l. c. VIII. 15.

deren bei der Einschiffung geschehenen Declarationen (§ 1859). Kann jedoch dargethan werden, dass diese Angaben zu hoch gewesen, so ist nur auf die erwiesene Art und Quantität zu sehen (§ 1859). Dagegen wird auf die (blosse) Behauptung des Eigenthümers, dass in dem verlorenen Packe, Fasse etc. mehrere oder bessere Waaren gewesen, als angegeben worden, keine Rücksicht genommen (§ 1860). Wegen der bei einem Seewurfe unrichtig angezeigten und verschonten Waaren ist das Vierfache des wirklichen Werthes zu contribuiren (§ 1885 u. 1806). Auch soll von Sachen, welche der Destinatär bereits empfangen und deren Werth derselben vorsätzlich oder aus grobem Versehen zu niedrig angegeben hat, ebenfalls das Vierfache des wirklichen Werthes in Rechnung kommen (§ 1893). Heimlich eingebrachte, imgleichen die in Absicht der Art oder Quantität (aus leichtem Versehen) unrichtig declarirten Waaren werden aber nur nach den höchsten zur Losungszeit am Losungsorte geltenden Preisen berechnet (§ 1888). Sodann sind Effecten, welche keinen gewöhnlichen Marktpreis haben, nach ihrem wirklichen Werthe zur Zeit der Losung durch vereidete Sachverständige zu schätzen (§ 1887). Endlich dürfen Waaren, deren Werth, während der Reise, durch inneren Verderb oder andere zur grossen Havarie nicht gehörende Unglücksfälle, verringert worden, nur nach demjenigen Werthe beitragen, den sie zur Zeit der Losung noch wirklich haben (§ 1886). Werden aber geworfene oder sonst verunglückte Güter erst nach geschlossener Havarierechnung gerettet, so muss der nach Abzug der Bergungs- und anderen Kosten übrigbleibende Werth den Interessenten, nach Verhältniss ihrer Beiträge, wieder zu gute kommen (§ 1899).

Endlich bestimmt dasselbe Preuss. Recht § 1855: Schiffsprovisionen, (Schiffs-) Geräthschaften oder andere zur eigentlichen Ladung nicht gehörende Sachen werden nach dem gemeinen Werthe des Orts, wo sie wieder angeschafft werden müssen, geschätzt; jedoch werden bei Geräthschaften und solchen Sachen, die durch den Gebrauch abgenutzt werden, nur zwei Dritttheile in Rechnung gebracht. — Das ist denn auch Englische und Nordamerikanische Praxis. Kent, l. c. S. 243 sagt: As to losses of the equipment of the ship, such as masts, cables and sails, it is usual to deduct one

third from the price of the new articles; for being new, they will be of greater value than the articles lost[57]).

Viele der hier angegebenen Details des Preuss. Rechts ergeben sich als so natürliche Consequenzen des Havarieinstitutes, dass sie Jedermann als gemeinrechtlich anerkennen wird.

Die Russische Ordnung der Handelsschiffahrt XII. Art. 249 bestimmt: Um die Berechnung wegen Bezahlung der Havarie in gehörige Ordnung zu bringen, muss das Schiff oder Fahrzeug, oder Waare und Ladung, die Havarie gehabt haben (diejenigen Waaren oder Güter, welche über Bord geworfen worden, mitgerechnet) nach dem Preise geschätzt werden, für welchen diese Sachen am Orte der Anlandung oder Ankunft hätten verkauft werden mögen; abgerechnet den Zoll, die Fracht, die Löschungskosten und die Kosten des Transports auf den Zoll. Wenn aber Jemand eine Sache unter ihrem wirklichen Werth angiebt, so stehts einem Anderen (Interessenten doch wohl) frei, diese Sache für den angegebenen Preis und drei Procent darüber zu fordern, wofür sie ihm, nach Bezahlung des Zolls, der Fracht, der Löschungskosten und der Kosten des Transports auf den Zoll, abgeliefert werden soll. Nach Art. 251 wird es nicht in Havariegrosse gerechnet, wenn wegen Ueberladung des Schiffs Waaren geworfen werden; einzig der Schiffer muss dann entschädigen. Art. 252. Was von Gütern, die in der Kajüte, oder im Rof, wo sich die Schiffsbedienten und Leute aufhalten, oder zwischen den Decken, oder auf dem Ueberlauf, oder an einer anderen Stelle des Schiffs (nämlich als ordentlich in dem Raume des Schiffes) verladen sind, geworfen wird, wird nicht in Havariegrosse vergütet[58]), sondern Jeder trägt hier

---

57. So fast wörtlich auch Abbott l. c. (6) P. IV. ch. 9. § 15. Vergl. auch Strong v. Tire Ins. Com. 11 Johnson's reports 323; Simonds v. White, 2 Barnw. et Cress. 305, Gray v. Waln. 2 Serg. et Rawle 229. 257. 258.

58. Das Holl. Recht l. c. Art. 733 lässt mit Recht die aufs Oberverdeck ohne Kenntniss des Abladers geladenen Güter in Havariegrosse vergütet werden, obwohl es den übrigen Interessenten den Regress an Schiff und Schiffer vorbehält. Dieser Regress lässt sich dann analogisch auch auf die, anderswohin als auf das Oberverdeck ungehörig verladene Güter ausdehnen.

seinen Schaden selbst. Doch machen die zur besseren Verwahrung und aus anderen Ursachen in der Kajüte gelegten Gelder und andere kostbare Metalle oder Sachen eine Ausnahme.

§ 178. Fortsetzung. Besondere Fälle.

I. Die im vorigen § gegebenen Erörterungen bilden gleichsam die Regel. Wenn nun aber ausnahmsweise nach dem Havariegrossunfall das Schiff weder in einen fremden Nothhafen, noch an seinen Bestimmungsort gelangt, um dort die Havariegrosse zu reguliren, sondern in Folge der Havariegross sich genöthigt sieht, in seinen Abgangshafen wieder einzulaufen, so scheint es sachgemäss, andere als die im vorigen § aufgestellten Satzungen unterzubreiten. Man kann hier füglich nicht den Werth der Güter am Bestimmungsorte nehmen, denn dieser ist nun überhaupt schwer auszumitteln, wenn man nicht mit Abbott l. c. Seite 449 geradezu sagen will, der Preis im Bestimmungshafen ist in der Zeit unbekannt; — und sodann erscheint dieser in der Zeit als ein Preis, der gar nicht mehr existirt, von dem Augenblicke an, wo die Reise abgebrochen und die Rückfahrt nach dem Abgangshafen eingetreten ist. Endlich kann der Absender, um dessen Person und das subjective Recht, was er hier als geltend verlangen kann, noch besonders zu berücksichtigen, von jenem Augenblicke an, wo der Zweck der Absendung, nämlich Verkauf der Waaren, nach der Umkehr des Schiffes aufgehört hat, füglich an den Waaren kein anderes Interesse mehr haben, als bis zu dem Belaufe. den die Waaren ihm mit allen Unkosten zu stehen kommen. Folglich wird hier der zu contribuirende Werth der Waaren in den Facturpreisen der Güter zu suchen und zu finden sein, nach Abzug aller bisherigen Unkosten, also wie man es auch ausdrücken kann, der dem Absender kostende Bruttowerth der Güter am Bord. Dies ist die Ansicht von Pöhls und nicht weniger Engl. Praxis. Vergl. Abbott l. c. c. 9. § 15. S. 448. 49, sowie Stevens l. c. Art. 1, der dies so bestimmt: der Einkaufspreis der Güter bis an Bord (ohne Versicherung) und zwar der Belauf nicht bloss der Rechnungen der Verkäufer, sondern auch die Verschiffungskosten,

da beides den Werth ausmacht, wovon das Risico bei der Havariegrosse gelaufen [59]).

Dieser von uns angegebene Contributionswerth wird nun allerdings gemeiniglich mehr oder weniger mit dem Preise der Waaren zusammenfallen, den dieselbe bei der Rückkunft des Schiffes im Abgangshafen haben. Doch ist dies einmal nicht nothwendig der Fall; jene Preise können auch sehr variiren, indem vielleicht gerade durch die Rückkehr des mit Einer Waare vorzugsweise befrachteten Schiffes der Markt mit dieser Waare überfüllt wird und somit deren Preis plötzlich fällt. Sodann aber ist dieser mögliche Verkaufspreis des Abgangshafens (ganz anders als im Löschungshafen) hier völlig irrelevant. Eine versandte Waare kann niemals so angesehen werden, an dem Abladeplatze verkauft zu werden. Namentlich konnte dieser Werth der Waare auch nicht im Entferntesten zur Zeit des Havariegrossereignisses selbst als vorhanden angesehen werden, und der Preis dieser Zeit ist doch wenigstens ideell als Norm anzunehmen, um den praktisch am besten zur Anwendung zu bringenden Preis vermöge eines richtigen Fundamentes annäherungsweise festzusetzen (siehe § 177). — Freilich möchte man vielleicht aus Billigkeitsrücksichten einwenden, dass es hart erscheine, einen anderen Contributionswerth für die Waaren festzusetzen, als es dem Ablader durch augenblicklichen Verkauf wiederzuerlangen möglich sei. Indessen kann sich ja dieser niedrige Preis bald wieder heben. Sodann kann ja möglicher Weise der Preis auch ein höherer sein, namentlich wenigstens für einen Theil der geladenen Waaren, und würden dann die Eigner der letzteren sich vielleicht über die hohe Contribution beklagen. Kurz es scheint kein genügender Grund vorhanden, um das von uns aufgestellte Fundament für die Bestimmung des Preises aufzugeben.

Für unsere Ansicht ist endlich die positive Bestimmung des Holl. Handelsgesetzbuches Art. 728: Wenn die Berechnung und die Vertheilung an dem Orte angefertigt werden müssen, von wo die Schiffe aus diesem Lande abgegangen sind oder hätten

59. Er fügt noch hinzu: weil nach stattgefundenem Seewurf für diese Summe wieder ähnliche Güter in das Schiff gebracht werden können. Doch das scheint irrelevant.

abgehen müssen, wird der Betrag der verladenen Güter nach dem Werthe bestimmt, den sie zur Zeit der Abladung gehabt haben, mit den Kosten bis an Bord, ohne Hinzufügung der Assecuranzprämie; und im Fall die Güter beschädigt sind, nach ihrem wirklichen Werthe. — Die hier beliebte Ausdehnung auch auf den Fall, dass die Havariegross das bereits beladene Schiff noch im Hafen oder auf der Rhede überkommt, scheint sachgemäss. Ebenso, nach den bisherigen Erörterungen, ist die Nichtheranziehung der Assecuranzprämie nur zu billigen. Endlich versteht es sich auch von selbst, dass die beschädigten Güter nur nach ihrem wirklichen Werthe contribuiren, falls nur die Beschädigung nicht erst nach dem Havariegrossereigniss als particuläre Havarie passirt ist: denn es ist immer festzuhalten, dass für die Bestimmung des Werthes aller zur Contribution pflichtigen Güter die Zeit der Havariegrossenoth von Anfang an als massgebend erscheint, indem principiell überall dieser Werth contribuiren müsste, wenn sich nicht der unmittelbaren genauen Bestimmung desselben die in der Praxis unüberwindlichen Schwierigkeiten entgegenstellten.

Freilich möchte man vielleicht aus Billigkeitsrücksichten von dieser Strenge abweichen und den ohnehin schon hart betroffenen Eigner der beschädigt ankommenden Güter aus Erbarmen allemal nur zum noch wirklich vorhandenen Werthe contribuiren lassen, wie dies, den Worten nach, das Holl. Recht allerdings zu bestimmen scheint. — Jedenfalls ist aber die Leckage vom Contributionswerthe der Güter abzuziehen. S. § 177 S. 181.

Bei dieser Werthsbestimmung nach den Facturen wird auch gerade am Abgangsorte viel weniger vom Betruge zu fürchten sein, als dies geschehen kann, wenn man am Löschplatze den Facturpreis als Fundament des Contributionswerthes annehmen wollte. Es wird hier überall leicht im Abgangsorte eine Controle möglich sein und dazu ist es ja sehr leicht, hier durch Beeidigung der Aussteller der Facturen eine grössere Sicherheit zu erlangen, was natürlich am Löschplatze mit den grössten Weitläufigkeiten verbunden ist.

II. Ich bin nun aber geneigt, diese ganze Bestimmung des contributionspflichtigen Waarenwerthes auf Grund der Facturen mit Zurechnung der Verschickungskosten nicht bloss eintreten zu lassen, wenn das Schiff nach erlittener Havariegrosse nun gerade in den Abgangshafen zurückkehrt, sondern auch in

allen Fällen, wo das Schiff noch als im ersten Anfange der Reise begriffen angesehen werden muss und selbst wenn es dann nur in einen dem Abgangshafen nur nahegelegenen Hafen einzulaufen und dort die Havarie zu reguliren sich genöthigt gesehen hat. In dieser Ausdehnung will auch Stevens l. c. Art. 1. jedenfalls verstanden sein.

Die Voraussetzung ist natürlich, dass die Reise nicht fortgesetzt werden kann. Doch möchte ich dies noch dahin beschränken, nicht mit demselben Schiffe, und möchte ich nicht absolut den Verkauf der Waaren wie in einem anderen Nothhafen verlangen.

Nämlich die Bestimmung mancher Seerechte, dass der Einkaufspreis der Waare zur Contribution zu stellen sei, wenn die Reise vor Vollendung des halben Wegs abgebrochen, dagegen der Marktpreis des Löschplatzes, wenn die Abbrechung auf der zweiten Hälfte geschah, hat zwar in der Anwendung ihre grossen Schwierigkeiten und erscheint zugleich als eine willkürliche Durchhauung des Knotens. Indessen liegt doch ein Sinn darin, wenn man nur nicht buchstäblich an dem Halbiren der Reise festhält und vielmehr den ersten Anfang der Reise für die erste Hälfte setzt. Stevens l. c.

Es erscheint dies als eine billige Modification des Princips. Denn erstlich fallen die Schwierigkeiten hier, wegen der Nähe des ursprünglichen Abgangsortes, weg, welche sich der Feststellung und Controlirung des Facturenpreises am entfernten Löschplatze entgegenstellen. Sodann aber ist bei einer eben erst angefangenen und nun so schnell abgebrochenen Reise die mit den geladenen Waaren beabsichtigte Speculation, deren beabsichtigter Verkauf am Bestimmungsorte, vom Augenblicke der Abbrechung der Reise an, billiger Weise nicht mehr zu berücksichtigen und vielmehr eher die Sache so anzusehen, als ob keine Speculation wegen des Verkaufes stattgefunden. Dazu ist der Preis des Bestimmungsortes füglich nicht anzunehmen und wenn man auch den Preis in einem entfernteren Nothhafen sich allenfalls gefallen lassen muss statt des Löschplatzpreises, eben wegen der Schwierigkeit, einen anderen Preis (entweder des Abgangs- oder des Bestimmungshafens) als Fundament zur Contribution der Waare anzunehmen, so ist diese Nothmassregel hier nicht nothwendig, wegen der Leichtigkeit, die Facturenpreise bei der Nähe des Abgangshafens zu bestimmen.

Was nun aber als der erste Anfang der Reise noch betrachtet werden könne, scheint einzig nach den Umständen des concreten Falles, nach der Länge der beabsichtigten Reise etc. beurtheilt werden zu können. Nehmen wir z. B. den Fall an, wo ein von London nach Westindien bestimmtes Schiff einen Havariegrossfall erleidet, indem in den Dünen dessen Anker gekappt werden etc. und das Schiff darauf in Ramsgate (auf der Insel Thanet bei der Themsemündung) als Nothhafen eingebracht und dort die Havariegross regulirt werden muss. Dann möchte füglich die Havarie in London selbst aufgemacht und abgethan werden, falls sie nicht in Ramsgate zu reguliren und abzuschliessen wäre, aber immer nur unter Zuziehung der Waare zur Contribution nach dem Einkaufspreise und den Verschiffungskosten. Vergl. Stevens l. c. Ebenso wenn ein Schiff von Kiel nach Petersburg segelte und wegen Havariegrosse in Eckernförde einlaufen müsste.

III. Uebrigens scheint es angemessen, in den sub I. u. II. genannten Fällen auch für das Schiff das Fundament des Contributionswerthes in dem Werthe desselben am Abgangsorte zu nehmen. Die Gründe dazu liegen in den sub I. und II. gegebenen Erörterungen.

IV. Würden in Folge des Seeunfalles oder sonst wie die contributionspflichtigen Waaren verschiedener Ladungsinteressenten so vermengt, dass man sie nicht mehr von einander unterscheiden könnte, so würde der Betrag des Beitrags und resp. der Entschädigung, die jeder derselben gibt und resp. empfängt, nach den Documenten zu bestimmen sein, die ihre Verladung constatiren. Pardessus l. c. n. 747.

V. Die geworfenen, aber nachher geborgenen Effecten contribuiren nur dann zur Deckung der Schäden, welche nach der Havariegrosse den geretteten Waaren und dem Schiffe zustossen, wenn der zweite Unglücksfall als Havariegrosse zu betrachten ist; denn dann sind die geworfenen Güter zum zweiten Male gerettet. Wären sie nämlich bei dem zweiten Unfalle mit auf dem Schiffe gewesen, so würden sie gewiss wiederum geworfen sein, indem sie als oben liegend wiederum am meisten zur Hand waren, also nothwendig wieder zuerst geworfen sein würden. Das scheint denn die Bestimmung des Preuss. Rechts l. c. § 1880, sowie der Convention der Kopenhagener Ass. Comp.

Tit. Havarie-Rechnung III. 2. und namentlich IX., wo es mit strenger Consequenz heisst: Die Havarie wird bezahlt, so oft sie vorfällt, entweder einmal oder mehrmals, wenn schon das Schiff nachher auf der Reise bliebe. — Das Spanische Recht l. c. Art. 960 lässt allerdings die geworfenen Güter auch im Falle einer zweiten Havariegrosse nicht contribuiren. Die Ordonn. 1681 Art. 17. (III. 8.) und der Code de com. fran. Art. 424 lassen die geworfenen Güter in keinem Falle für nachträgliche Schäden der geretteten Waaren contribuiren. Siehe auch die Note 62. der folgenden Nr. VI., sowie die Note 67. zu Nr. X.

Auch ist die Bestimmung der Hamb. Ass. Ordnung XXII. Art. 13 und des Span. Rechts l. c. Art. 951 zu billigen, dass von den geworfenen und nachher wiedererlangten Gütern nur die durch die Werfung entstandene Verschlechterung und die Wiedererlangungskosten in die Havariegrosse-Berechnung mit aufgenommen werden (nämlich in Bezug auf die Berechnung des zu vergütenden Schadens), und dass wenn dieselben vor der Wiedererlangung bereits mit zur Havariegrosse gerechnet und ihr Betrag dem Eigenthümer bereits ausgezahlt gewesen wäre, dieser das dafür Empfangene wieder herausgeben müsse, doch von letzterem zurückbehalten dürfe, was die Verschlechterung und die Kosten betragen. Siehe § 180 sub V. 3.

VI. Hier ist noch der Fall zu berücksichtigen, da, nach glücklicher Rettung durch Havariegrosse auf der Weiterreise durch einen späteren Seeunfall Schiff und Ladung untergehen indem aber Güter geborgen werden. Diese müssen dann den Schaden der zuerst geworfenen Güter mittragen. Hamb. Ass. O. 22. Art. 10. Mit Recht lässt die Convention der Kopenhagener A. Comp. (Tit. Havarierechnung III. 1.) den geborgenen Wrack wie das geborgene Gut hier contribuiren. — Es frägt sich, zu welchem Werthe diese contribuiren. Es kann keinem Zweifel unterliegen, dass dies principiell richtig der Werth unmittelbar bei der Havariegrossenoth sein müsse, indessen nach Abzug der Bergungskosten. Aber jener Werth lässt sich nicht ausmitteln, denn selbst die durch die Verklarung der Seeleute in der Beziehung festgestellten Annahmen erscheinen nicht als juridisch bestimmt genug; höchstens dass man die Angaben nach der Verklarung als genügend ansehen könnte, um festzustellen, ob die Güter sich zu jener Zeit im gesunden Zustande befunden

haben oder nicht, obgleich auch dies nicht selten ungewiss sein wird. Bei diesen Schwierigkeiten und da bei einem so gänzlichen Schiffbruche überhaupt die billigsten Grundsätze zur Anwendung gebracht werden sollten, bin ich geneigt, den Werth derselben als contributionspflichtig anzunehmen, den die Waaren nach Abzug der Bergungskosten, überhaupt in ihrem geborgenen Zustande noch haben [60]). Es ist in dergleichen Bergung von einigen Waaren eben mehr ein blosser Glücksfall zu suchen, auf den die strengen juristischen Grundsätze anzuwenden man immer Anstand nehmen mag. Das ist denn auch die Bestimmung der Ordonn. 1681 Art. 16. (III. 8.), des Span. Rechts l. c. Art. 944 und der Preuss. A. O. 1766 XXVI. § 243, sowie des Code de com. fran. Art. 424 und des Holländ. Rechts Art. 735, Schwed. A. O. l. c. Art. V. § 4 [61]). In § 177 sind aber bereits die Bestimmungen mehrerer neuerer Seerechte angegeben, nach denen überhaupt geworfene und nachher wiedererlangte Sachen

---

60. Benecke, principles p. 301 will unbedingt den Werth annehmen, den die Waare brutto am Bord kostet. Pöhls S. 735 hält streng am Princip fest und zieht die Waare nach dem Werthe im gesunden Zustande am Bergungsorte herbei, falls nicht eine Beschädigung zur Zeit der entstehenden Havariegross erwiesen. Die Hamb. A. O. l. c. zieht die Unkosten und das Berglohn ab, wahrscheinlich vom Facturpreise der Güter.

61. Freilich scheinen mir die Bestimmungen des Franz. Rechts sich zu widersprechen. Denn einmal heisst es (Ord. Artikel 16 und Code Art. 424), dass die geborgenen Güter auch im Fall des nachträglichen Unterganges des Schiffes contribuiren, und sodann (Ord. Art. 17 und Code Art. 425) wird ganz allgemein gesagt: Les marchandises (nicht bloss die geworfenen, sondern überhaupt) ne contribuent point au payement du navire perdu ou réduit à l'état d'innavigabilité (Ord. perdu ou brisé, in der Havariegrossenoth?), so dass also im Falle der gänzlichen Vernichtung und des Zustandes der Innavigabilität wenigstens die Waaren nicht mehr contribuiren, sondern nur für geringere Beschädigungen des Schiffes. Obgleich auch in dieser Beziehung Ord. Artikel 18 und Code Art. 426 eine Beschränkung gemacht wird: Si en vertu d'une délibération, le navire a été ouvert pour en extraire les marchandises, elles contribuent à la réparation du dommage causé au navire. Vergl. unten Nr. X. letzte Note.

nur nach Abzug der Bergungskosten und nach dem Werthe ihres gegenwärtigen Zustandes contribuiren; cf. namentlich Span. Recht l. c. Art. 951. S. § 163 n. V.

Das Preuss. Recht l. c. § 1886 geht aber aus Rücksichten der Billigkeit so weit zu bestimmen, dass Waaren, deren Werth während der Reise (also gleichviel ob vor oder nach dem Havariegrossereignisse) durch inneren Verderb oder andere der grossen Havarie nicht gehörende Unglücksfälle verringert worden, nur nach demjenigen Werthe beitragen sollen, den sie zur Zeit der Losung noch wirklich haben. Vom Standpunkte der Billigkeit lässt sich für diese Bestimmung viel sagen. Auch Stevens l. c. billigt dies. Vergl. auch Pothier l. c. n. 132.

VII. Wenn ungeachtet des Werfens von Gütern oder des Kappens von Schiffsgeräthschaften das Schiff in der Havariegrossenoth untergeht, oder es trotz der Opfer wegen der Freigabe dennoch von diesem Kaper oder Seeräuber genommen wird, so findet überhaupt keine Vertheilung zur Vergütung statt. Die behalten gebliebenen oder geborgenen Güter sind nicht verpflichtet zur Bezahlung oder zur Erstattung von Schaden, welchen die geworfenen, beschädigten oder gekappten Gegenstände erlitten haben. Holl. Recht l. c. Art. 734. Hamb. A. O. Art. 9. Titel 22. Schwed. A. O. l. c. § 8. Spanisches Recht l. c. § 943. Franz. Recht l. c. Art. 423, wo es noch ausdrücklich und mit Recht heisst: les marchandises sauvées ne sont point tenues du payement ni du dédommagement de celles qui ont été jetées ou endommagées. S. § 163 n. V.

VIII. Nicht weniger scheint mir aus Gründen der Billigkeit angemessen, wenn das Holländ. Recht Art. 736 bestimmt: Falls das Schiff und die Ladung durch Kappen oder anderen dem Schiffe zugefügten Schaden behalten bleiben, nachher aber die Güter (gänzlich) untergehen oder geraubt werden, so kann der Schiffer von den Eignern, Abladern oder Consignatären solcher Güter nicht fordern, dass sie zu der Havariegrossvertheilung wegen solchen Kappens oder Schadens beitragen und muss es dabei gleichgültig sein, ob die untergegangenen Waaren versichert waren oder nicht, denn die Havariegrosse hat überhaupt mit der Versicherung nichts zu thun. Vergl. Pardessus l. c. 743 i. f. — Es scheint allzu hart, die durch den Untergang ihrer Güter schon so sehr hart betroffenen Ladungsinteressenten noch zur Contribution fremder, allerdings ursprünglich in ihrem eigenen

Interesse mit vorgenommener Beschädigungen zu verurtheilen. Auch haften füglich die Ladungsinteressenten hier nur mit dem Bestande ihrer Ladung bei deren Ankunft. Freilich gingen (Holl. Recht Art. 737) die Güter in jenem Falle durch Schuld oder Zuthun des Abladers oder Consignatärs verloren, so müssen diese trotzdem zur Havariegrosse beitragen.

Es muss überhaupt behauptet werden, dass, wenn die Ladung aus dem Havariegrossunfalle nichts aufbringen würde oder doch wenn die Kosten grösser wären als der Bruttoertrag: die Ladung überhaupt nicht zu contribuiren brauche, wie man denn allgemein von Jemand nur fordern kann, dass er im Verhältniss zu dem erlangten Nutzen Zahlung leiste. Vergl. Stevens l. c. Art. 1.

Wenn aber auch im Allgemeinen die Ladungsinteressenten nicht mehr zur Havariegross beizutragen verbunden sind, als der Werth der Güter bei der Ankunft noch beträgt, so muss man sie doch gewiss für verpflichtet halten, selbst aus ihrem anderweitigen Vermögen die Kosten zu bezahlen, welche nach dem Untergang des Schiffes oder nach der Aufbringung und Anhaltung der Güter, durch den Schiffer redlicher Weise und selbst ohne Auftrag verwendet sind, um etwas von dem Verlorenen zu retten oder um die aufgebrachten Güter zu reclamiren, auch sogar dann, wenn der Erfolg nicht günstig gewesen wäre [62]). Denn es wäre gegen alle Grundsätze der Billigkeit, dass Fremde die Kosten tragen sollten, welche zu Zwecke unseres Vermögens aufgelaufen sind, also namentlich etwa der Schiffer und die, von denen er zu diesem Behufe Geld borgte etc. Der Grundsatz der blossen Haftung der Ladung muss hier modificirt werden. Es ist ja in allen diesen Fällen von Anfang an zweifelhaft, ob der Eigner noch als Eigner der Güter zu betrachten sei, also sind von Anfang an jene Kosten nicht auf diese Güter bloss zu fundiren. Man darf die Voraussetzung machen, dass der Schiffer und durch ihn Andere selbige füglich nur wegen des gesammten Credites des Ladungsinteressenten, nicht bloss wegen der Ladung aufgewendet haben [63]). Siehe n. IX., sowie § 163 n. V.

---

62. So wörtlich das Holl. Recht l. c. Art. 738.

63. Doch können überall keine Bergungskosten gefordert werden von

IX. Die ganze Nummer VIII. ist analogisch nicht auf den Fall anzuwenden, dass das Schiff nach der Zeit des Havariegrossunfalles untergeht und die Waaren allein geborgen sind. Die Gründe liegen in den bisherigen Erörterungen und stimmen darin die Seerechte überein. Die geborgenen Güter müssen contribuiren. Dagegen haften gewiss auch die Schiffsrheder persönlich mit ihrem gesammten Vermögen für jene sub VIII. in f. angegebenen Kosten, sofern sie zum Behufe der Reclame und in ähnlichen Fällen zur Rettung des Schiffs durch den Schiffer im guten Glauben aufgewendet wurden. Die Gründe dafür sind dieselben wie dort.

X. Die Bestimmung des Preuss. Allgem. Landrechts l. c. § 1872 und 73 scheint mir wohlbegründet, dass alle Waaren, welche erst nach dem Havariefalle über den Bord des Hauptschiffes gebracht wurden, sowie diejenigen, welche zur Zeit des Havariegrossereignisses am Bestimmungsorte (!) schon vom Bord des Hauptschiffes gebracht waren, nicht zu contribuiren brauchen. Denn nur durch die äusserliche Gemeinschaft zwischen Schiff und Gut entsteht das ganze Havariegrosseverhältniss, und wo dieselbe noch nicht oder bereits nicht mehr existirt, da sollte füglich auch von keiner Havariegrosse die Rede sein. Indessen besteht doch wohl zwischen Hauptschiff und Gut auf der einen und den Gütern der Lichterschiffe auf der anderen Seite, sofern diese nur unter den besonderen Befehlen des Kapitains des Hauptschiffes stehen, namentlich aber wenn es dessen Boote, Jollen etc. sind, eine solche Gemeinschaft, dass von einer Havariegrossegemeinschaft zwischen den in den Lichterschiffen beim Löschen des Hauptschiffes transportirten Gütern und dem Hauptschiff mit seinen Gütern geredet werden darf. Auch findet diese Gemeinschaft mit den Gütern im Bording nur bis zum Orte des gewöhnlichen und nothwendigen Löschplatzes statt. — Sind die Lichterschiffe dem Schiffe und dessen Kapitain fremd, namentlich Eigenthum der Ablader oder Empfänger, oder von diesen gemiethete fremde Fahrzeuge, so möchte für deren Ladung eben so wenig wie für diese Lichterschiffe selbst eine Havariegrossegemeinschaft mit dem Hauptschiffe und dessen

---

Gütern wie von Schiffstheilen etc., die den Bergern abandonnirt sind. Siehe bereits § 148, sowie Stevens l. c. Art. 1.

Gütern angenommen werden dürfen[64]). Dagegen versteht sich von selbst, dass für das Lichterschiff und die darin befindlichen Güter in einem Havariegrossefalle eine Contribution eintrete. Holl. Recht l. c. Art. 703. — Auch contribuirt gewiss die Fracht allemal mit, wenn auch die meisten Seerechte hier nur Hauptschiff und Ladung erwähnen.

Beim Löschen also, nicht beim Laden des Hauptschiffes nehme ich diese Havariegrossegemeinschaft für die Bordingsladung an. So lange die Güter noch nicht in das Hauptschiff geladen sind, kann von einer Gemeinschaft derselben mit diesem und dessen bereits eingenommener Ladung gar nicht die Rede sein und lassen sich demnach füglich noch nicht die Grundsätze der Havariegrosse anwenden. Doch nimmt das neueste Holl. Recht dies an[65]). — S. § 156 n. 15. Bd. II. S. 64.

---

64. Die Copenhagener A. C. O. l. c. V. lässt überhaupt Güter, welche in Leichterschiffen nach dem in der Police benannten Losungsplatz, wofern daselbst das Hauptschiff nicht einlaufen konnte (og sibet icke kand flyde ind), geführt werden und verunglücken, durch alles andere Gut und Ladung des Schiffes vergüten.

65. Wenn nämlich das Holl. Recht Art. 706 erklärt: Güter, die noch nicht geladen sind, weder in das Hauptschiff noch in die dazu bestimmten Fahrzeuge, um die Güter nach dem Schiffe zu transportiren, tragen in keinem Falle zu der Havariegrosse des Hauptschiffes bei: — so lässt es, wenigstens für alle zum Transport nach dem Hauptschiff bereits in die Lichterschiffe geladenen Waaren die Havariegrosse mit dem Hauptschiffe eintreten. Das alte Preuss. Seerecht 1727 Kap. VIII. Art. 30 n. 31 enthält in dieser Beziehung merkwürdige Bestimmungen: Wenn einige Güter mit Bordingen oder Lichtern in das Schiff oder aus demselben gebracht werden, und darinnen entweder wegen Untüchtigkeit des Gefässes oder durch Verwahrlosung und Untreue der Bordingsleute zu Schaden kommen, ohne dass deshalb dem Schiffsschiffer mit Fuge einige Schuld beigemessen werden möchte: — — so haftet fürs Erste zwar der Bordingsrheder, doch nöthigenfalls ist solcher Schaden vom Hauptschiff und dessen Gut in Havariegrosse zu tragen und Letzteres soll immer der Fall sein, wenn die Güter im Bording durch Zufall verloren gehen oder beschädigt werden. — Art. 31. Wenn an dem Bordinge Schaden geschiehet, es sei zufälliger oder vorsätzlicher Weise, so dürfen die darin geladenen Güter nicht

Beim Löschen existirt eben bereits die Havariegrossegemeinschaft unter Hauptschiff und sämmtlicher Ladung und soll auch für die ausgeladenen Güter erst aufhören, wenn sie aus der Obhut des Hauptschiffes, aus den Befehlen des Kapitains etc. und namentlich unter den Schutz des Empfängers und seiner Beauftragten kommen. Daraus wird denn zugleich folgen, dass auch, wenn während der Reise, also während der bestehenden Gemeinschaft von Schiff und Gut, aus irgend einem (allgemeinen, nur nicht einseitig durch die besondere Natur der Waare gebotenen) Grunde, wenn auch nicht gerade in einer Havariegrossenoth Waaren in ein kleineres Fahrzeug und zwar hier gewiss gleichviel, wem dies Fahrzeug gehört, ohne die Absicht der eigentlichen Löschung geladen werden und nur zur Rettung des Bordings und seiner Ladung etwas geworfen werden muss: — dass 1) dieser Schade von dem Bording und seiner Ladung als grosse Havarie zu tragen sei und 2) dass was hierzu die Bordingsladung contribuirt, billiger Weise von dem Hauptschiff und dessen übriger ganzen Ladung in Havariegrosse vergütet werde. So das Preuss. Recht l. c. § 1816, wo aber der Grund der Ausladung während der Reise gar nicht berücksichtigt wird. Dagegen wird man zwischen dem Lichterschiffe selbst und dem Hauptschiffe mit seiner Gesammtladung in solchen Fällen nur dann Havariegrossegemeinschaft annehmen dürfen, wenn das Lichterschiff als Zubehör des Hauptschiffes anzusehen ist. Kopenh. A. C. O. l. c. VIII. 2.

Wenn nun aber gerade in Folge der Havariegrosse, also z. B. zur Erleichterung des Schiffes, Güter in Bordinge ge-

---

contribuiren. Nichtsdestoweniger soll, wenn zur Erhaltung des Bordinges und seiner Ladung bei vorhandener Noth einige Güter geworfen werden mussten, dieser Schade von dem Bordinge und seiner Ladung als Havarie getragen werden. Soviel aber in diesem Falle die Bordingsladung contribuiren muss, solches kommt in Havariegross über das Hauptschiff, zu welchem der Bording gehöret, und dessen übriger ganzen Ladung. — Die Bestimmung des Art. 30 tadelnd, erklärt sich dieselbe Klefeker (l. c. S. 56. 57 Note) so: dass die Absicht und wirkliche Veranstaltung, um das Gut in das Schiff zu laden, eben so gut sei, als ob dasselbe sich wirklich bereits am Bord befinde, wenigstens im Sinne des alten Preussischen Gesetzautors.

laden wurden, so ist um so mehr noch eine Havariegrossegemeinschaft zwischen jener Bordingsladung und dem Hauptschiffe sammt der übrigen Ladung vorhanden. Wird demnach aus dem Bording zur Rettung der Ladung etwas geworfen, so tritt 1) für den Bording und seine Ladung eine Havariegrosse ein [66]), und 2) so wird die Contribution der aus dem Hauptschiff im Bording befindlichen Güter vom Hauptschiffe und dessen gesammter Ladung zu tragen sein. Wenn aber eine solche Bordingsladung auch ohne Werfung zufällig, wegen der Ladung im Bording verdürbe oder verloren ginge, so scheint es den bisherigen Erörterungen entsprechend, diesen Schaden zur grossen Havarie des Hauptschiffes und dessen Gesammtladung zu rechnen. So ausdrücklich Preuss. Recht l. c. § 1812 und Span. Recht l. c. Art. 952. Hamb. A. O. 22. Art. 11. Ordon. 1681 Art. 19 (III. 8) und Code de com. fr. Art. 427 [67]). S. bereits § 163 n. III. S. 85.

Andererseits bleiben die in die Bordinge in allen bisher bezeichneten Fällen geladenen Güter in Gemeinschaft mit dem Hauptschiffe und der übrigen Ladung und tragen zu der gemeinschaftlichen Havarie bei, welche dem Schiffe und der Ladung bis zu dem Augenblicke zugestossen ist, wo die Güter am Löschplatze an den Consignatär überliefert sind. Holländ. Recht l. c. Art. 705.

XI. Es liegt (siehe § 171 und 172) im Allgemeinen dem Kapitain ob, die Havariebeiträge beizutreiben. Span. Recht l. c. Artikel 972. Preuss. Recht l. c. § 1895. Lässt er sich dabei Saumseligkeiten oder Nachlässigkeiten zu Schulden kommen, so wird er den Eigenthümern der havariirten Sachen wegen der Folgen verantwortlich. Auch darf der Kapitain die Ablieferung

---

66. Freilich das Holl. Recht l. c. Artikel 704 bestimmt, dass dann ein Drittel des Schadens durch die Lichterschiffe, zwei Drittel durch die an ihrem Bord befindlichen Güter getragen werden solle. Sodann sollen aber diese zwei Drittel in Havariegrosse über das Hauptschiff und die gesammte Ladung, sowie über die Frachtgelder vertheilt werden.

67. Doch heisst es dann Ord. Art. 20 und Code Art. 427 in f. weiter: Si le navire périt avec le reste de son chargement, il n'est fait aucune réparation sur les marchandises mises dans les alléges quoiqu'elles arrivent à bon port. Ebenso Hamburg. A. O. 22. Art. 12. Vergl. oben Nr. VI. letzte Note.

der Güter verschieben, bis der Beitrag zur Havariegrosse bezahlt ist, doch ist gewiss die Voraussetzung des Span. Rechts l. c. Art. 964 zu machen, falls der Empfänger nicht genügende Bürgschaft leistet. Sodann darf der Kapitain ebensowenig wie wegen Fracht- als wegen Contributionsansprüchen die Güter am Bord zurückbehalten, sondern er darf sie nur auf dem Kai mit Arrest belegen oder sicher, am besten gerichtlich deponiren. Da es aber überall gebräuchlich ist, die Güter, falls nur der Empfänger im guten Credit steht, alsbald nach der Ankunft auszuliefern, so kann man den Schiffer nicht für des Kaufmanns Insolvenz und dessen schuldige Contribution verantwortlich machen, wenn er diesem die Güter bona fide vor Entrichtung des Beitrags ausgeliefert hat [68]).

Nur wenn der Schiffer in Bezug auf die Ablieferung ein grobes Versehen beging, also z. B. ablieferte, als der Bankerut schon allgemein vermuthet wurde etc., halte ich hier den Schiffer persönlich für verantwortlich und zwar sowohl gegenüber den übrigen Ladungsinteressenten, als seinen eigenen Rhedern.

Die Flüssigkeit des Grosshandelsverkehres, die Sitte des Creditgebers, welche dabei herrscht, ist so gross, dass der Schiffer hier überall vertrauen darf und dass, falls dieses Vertrauen ohne des Schiffers Schuld zu Schanden wird, der Schaden nicht vom Schiffer, als dem blossen Beauftragten, sondern von den Schiffs- und Ladungsinteressenten, seien letztere die Ablader oder die Empfänger, getragen werden muss. Denn das sind hier die eigentlichen Speculanten, die Träger des Verkehres und möchte ich hier analogisch die Regel anwenden: casum sentit dominus, denn das Fehlen des Credits ist ein Casus, so lange der Kapitain kein Versehen dabei beging. Unserer Meinung ist im Ganzen Beneke System IV. S. 152.

Dass der Empfänger eine Havarieverschreibung ausgestellt habe, nützt im Allgemeinen dem Kapitain wenig, denn durch

---

68. Pothier, cont. d. louage. II. § 1. Art. 4. n. 134. Das ist nach Stevens l. c. Art. 1. in f. Engl. Praxis. Vergl. Ordonn. 1681 Art. 21. (III. 8). Preuss. Recht l. c. § 1895 mit 1889, wo aber in dieser Beziehung keine bestimmten Angaben gemacht werden und eher das Gegentheil herausgelesen werden kann. — Pöhls l. c. 748 ist anderer Meinung.

dieses Document, falls es nicht durch seine Form grössere Rechte verschafft, verbindet sich der Empfänger bloss, das zu bezahlen, wozu er ausserdem schon gesetzlich verbunden ist [69]).

Nöthigenfalls soll der Kapitain von den noch nicht abgelieferten Gütern soviel gerichtlich verkaufen lassen, als zur Contribution und zur Deckung der durch die Verzögerung der Beitragszahlung entstandenen Kosten nothwendig scheint [70]). Siehe bereits § 171 und 172.

§ 179. Werthausmittelung der contributionspflichtigen Sachen [71]).

Die verhältnissmässige Deckung der durch die Havariegrosse entstandenen Schäden und Kosten soll durch alle Schiffs- und Ladungsinteressenten gemeinsam bewirkt werden. Der Verlust und die Ausgaben eines jeden Einzelnen sind mithin von Allen insgesammt, aber auch von den unmittelbar Betroffenen und zwar von Jedem im Verhältniss seiner contributionpflichtigen Sachen zu tragen und darnach zu bestimmen, wie viel ein Jeder von diesen Schäden für sich zu tragen hat und wie viel die unmittelbar Betroffenen an Entschädigungen erhalten. Zu dieser Berechnung und Vertheilung muss man zwei Factoren als nothwendig anerkennen, 1) den Werth der contributionspflichtigen Gegenstände und 2) die Grösse des zu ersetzenden Schadens. Erst wenn man diese Fundamente richtig gesetzt hat, wird man die aus der Havariegrosse zu gewährende Entschädigung jedes einzelnen Verletzten richtig bestimmen können. Von der Bestimmung der Grösse des Schadens soll in § 180 gehandelt werden.

Hier ist nun vorzugsweise von der Werthsbestimmung der zu contribuirenden Masse und jedes einzelnen Bestandtheiles derselben zu handeln. Nach § 173. fg. ist klar, dass Schiff, Fracht und Gut contribuiren müssen. Deren Werthsbestimmung scheint nun auf Grundlage der bereits § 175—178 gegebenen Erörterungen nicht mehr schwierig zu sein. Dort sind

69. Stevens l. c. Art. 1. in f.
70. Span. Recht l. c. Art. 963. Preuss. l. c. § 1895.
71. Vergl. besonders Pöhls l. c, S. 735 — 739.

alle speziellen Factoren der Werthbestimmung jedes einzelnen contributionspflichtigen Gegenstandes angegeben. Es soll hier nur noch die Ausführung der Berechnung angedeutet werden.

Wird die Richtigkeit des angegebenen Werthes bezweifelt, so können jedenfalls die übrigen Interessenten, auf Kosten des verlierenden Theiles, eine gerichtliche Taxe durch vereidete Sachverständige verlangen [72].

I. Der Werth des Schiffes.

Es ist nach § 175 allerdings als Regel des gemeinen Seerechts zu betrachten, dass dieser Werth nach dem Zustande im Hafen der Ankunft berechnet werde. Die Schätzung geschieht hier am besten durch Sachverständige, die dazu speziell angestellt sind oder für den besonderen Fall vereidet werden. Von dieser Taxsumme sind 1) die oben § 175 angegebenen Summen abzuziehen und ist 2) der Betrag einer nach Entstehung der Havariegrosse (durch particuläre Havarie) entstandenen Beschädigung, sowie die Slitage hinzuzurechnen.

Wo die Schätzung des Schiffes nach dem Fundamente seines Werthes im Abgangshafen zur Abgangszeit geschieht, da ist die Berechnung schwieriger. Siehe § 175. Denn wenn einige Seerechte hier bestimmen [73], dass der Schiffer sein Schiff nach einem Preise setze (anschlage), wobei dann die übrigen Interessenten die Wahl haben, es zu dem eingesetzten Preise zu behalten, so ist das nur ein Nothbehelf. Aber nach den bereits über den Werth des Schiffes vorhandenen gewöhnlichen Documenten kann man sich füglich nicht richten. Der Bielbrief könnte nur für die erste Reise des Schiffes entscheiden. Auch der Kaufbrief ist nicht selten ungenau und könnte doch auch nach mehreren Reisen nichts mehr beweisen. Eine genaue Abschätzung auf Grund einer Besichtigung unmittelbar vor der Abreise wird gesetzlich nirgends, soviel ich weiss, vorgeschrieben und ist nicht üblich, kann also gewiss nur selten als Fundament herbeigeschafft werden, obgleich sie hier

72. Vergl. Preuss. Recht II. 8. § 1892.

73. Siehe § 175; besonders Wisby Seer. Art. 38. Hans. Seer. VIII. 3. Schwed. Seerecht V. cap. 16. Dänisches Gesetzbuch IV. 3. Art. 10. Lübeck. Stat. VI. 2. Art. 3. Hamb. Stat. II. 16. Art. 2.

am richtigsten ist. Dagegen ist die Versicherungstaxe in der Regel nur in Pausch und Bogen, also nicht genau genug, um als Anhaltepunkt dienen zu können, obwohl dies Fundament in manchen Ländern nicht bloss üblich, sondern auch gesetzlich angenommen wird. Siehe § 175. Nimmt man eine oder die andere Werthsbestimmung an, so wird von der Summe 1) die Slitage wenigstens für die Reise bis an den Ort der Havariegrossenoth, 2) jede particuläre Havarie vor dem Havariegrossefactum abzuziehen sein.

Doch gibt es noch einen anderen Ausweg. Man taxirt das Schiff nach dem Werthe bei der Ankunft im Abgangshafen. Zur Taxsumme rechnet man 1) den Schaden der Havariegrosse selbst, 2) die nach der Zeit der Havariegrosse zugestossene Havarie und 3) die Slitage wenigstens von Zeit der Havariegrossenoth bis zur Zurückkunft.

II. Der Werth der Fracht.

Dieser ist nach den Certepartien, Manifesten und Connossementen in der Regel leicht auszumitteln. Sonst ist durch Sachverständige nöthigenfalls ein billiger Durchschnittspreis festzustellen (§ 128. Bd. I.). Von dieser Summe ist abzuziehen 1) die Volksheuer und 2) die etwanige Frachtsumme, welche dem Schiffer entgeht von Gütern, die, wenn sie geworfen und untergegangen sind, nicht contribuiren, ferner entgangene Fracht für verleckte Güter etc. Dagegen ist die Fracht für geworfene, zum allgemeinen Besten verkaufte, an Räuber und Kaptoren als Abfindungssumme gegebene Güter zu contribuiren, denn diese Güter werden ersetzt und müssen Fracht zahlen.

III. Der Werth der Ladung.

Der Werth der Ladung ist nach dem Marktpreise des Bestimmungsortes festzusetzen. An Europäischen grösseren Handelsplätzen ist dieser leicht durch die Mäkler, an der Börse etc. zu bestimmen. Ist dies nicht möglich, so wird ein Durchschnittspreis zwischen dem höchsten und niedrigsten überall als massgebend anzusehen sein. Am besten ist es hier allemal, den Preis der Waare im heilen Zustande festzusetzen und darnach die nach § 177 und 178 zu bemessenden Abzüge und resp. Zurechnungen zu machen.

Der blosse Affectionswerth, den eine Sache gerade für seinen Besitzer hat, ist zwar hier gewiss nie zu berücksichtigen. Dagegen versteht es sich von selbst, dass bei Gegenständen der Kunst, bei Antiquitäten etc. dieser Kunst- und Antiquitätenwerth, nicht aber der Preis, für welchen man rein zufällig in dem entlegenen Nothhafen der Aufmachung diese Objecte (nämlich dann gewiss in der Regel zu Spottpreisen) verkaufen kann, heranzuziehen ist. Indessen wenn diese Gegenstände an einem solchen Orte, gleichviel aus welchem Grunde, also z. B. gerade um einer übermässigen Schätzung zu entgehen, oder aus Noth etc., sofort wirklich und redlich verkauft werden, so sollte man füglich nur den Verkaufspreis contribuiren lassen. Dafür scheint die Billigkeit zu sprechen, besonders da es bekanntlich oft schwer hält, bei angebotenen Verkäufen den wirklichen Kunstwerth einer Sache zu erlangen und man sich oft mit einem viel geringeren Preise begnügen muss.

§ 180. Werthausmittelung des in Havariegrosse zu ersetzenden Schadens [74].

Es sind hier verschiedene Arten des Schadens und der Ausgaben zu unterscheiden.

I. Der Schaden, welcher in Unkosten besteht, welche zum allgemeinen Besten von Schiff und Gut aufgewendet sind, ermittelt sich leicht durch die Quittungen, Belege etc. über die verausgabten Gelder (z. B. extraordinäre Lootsgelder, Hafengelder, Reparaturausgaben etc.) und sind dabei auch die Kosten der Anschaffung dieser Gelder mitzurechnen, als Bodmereiprämie, Aufwechsel etc.

II. Der Verlust des Schiffers an Fracht wird in Bezug auf geworfene Güter bekanntlich in Havariegrosse gedeckt. In der Regel ist dann hier die ganze Fracht als Entschädigung zu zahlen (§ 176). Indessen wenn die ganze Ladung im Nothhafen verkauft und somit die Reise nicht fortgesetzt, hier also die Havariegross regulirt wird, darf man auch für die geworfenen nur Fracht pro rata itineris zahlen, ganz wie dies dann auch

74. Vergl. besonders Pöhls l. c. 739–742.

für die nichtgeworfenen geschieht. Sonst würde der Schiffer sich ohne Grund zum Nachtheile der übrigen Interessenten bereichern.

III. Bei der Berechnung des Havariegrossschadens, insofern er sich in Verlusten und Beschädigungen an Schiff und Güter documentirt, ist eine particuläre Havarie und ihre Folge gehörig von den Seeschäden in Folge der Havariegrosse zu unterscheiden. Freilich hängen oft die Facta des einen und des anderen Unfalles so zusammen und verstricken sich die Ursachen, Wirkungen und Folgen des einen und des anderen Unfalles wie Schadens oft so sehr, dass jene an sich und gemeiniglich einfache Unterscheidung sehr schwierig, ja eine absolute Richtigkeit derselben nicht selten unmöglich wird und man sich demnach mit einer ungefähren Schätzung begnügen muss. Pöhls l. c. 741 führt z. B. folgenden Fall so complicirter Art an: Es ist ein Unwetter. Ein Schiff wird leck (Havarieparticulär); die Güter werden durch eindringendes Seewasser sehr beschädigt (dito); der Schiffer muss eine Oeffnung in das Schiff hauen, um dem Wasser Abfluss zu verschaffen (Havariegross). Um über dem Wasser zu bleiben, muss er ferner stark prangen: wobei denn Segel zerreissen, Masten brechen und die Fugen des Schiffes sich auseinander begeben und durch das eindringende Wasser die Güter sehr beschädigt werden (Havariegross). Das Prangen muss eingestellt werden. Nun bricht ein Windstoss einen Mast (H.particulär). Um diesen los zu werden, muss der Schiffer Tauwerk zerschneiden (Havariegross). Das eindringende Wasser nimmt überhand. Um das Schiff zu erleichtern, werden Güter geworfen (H.gross). Dies ist in der Nähe des Landes. Ein Theil der Güter wird geborgen, doch ist Alles vom Seewasser verdorben (durch H.gross oder particulär?). Nun wird das Schiff durch den Sturm auf einen Strand getrieben (H.particulär). Davon wird es aber, trotz bedeutender durch das Abbringen bewirkter Beschädigungen wieder abgebracht (H.gross). Darauf erreicht es endlich seinen Hafen. — Alle diese Ereignisse können das Schiff an einem Tage betroffen haben, indessen können sie auch erst nach und nach auf einer Reise von mehreren Wochen passirt sein.

Wie viel hier von den Beschädigungen an Schiff und Gut dem Unfall durch Havariegross, wie viel dem Unfall durch Havarieparticulär zuzuschreiben, lässt sich in der Regel durch

eine eigentliche Berechnung nicht genau feststellen. Es ist hier nur eine ungefähre Schätzung möglich, deren annäherungsweise Richtigkeit einzig durch einen gewissen Tact und durch die Erfahrungstüchtigkeit der die Havariegrosse aufmachenden Sachverständigen verbürgt wird. Diese haben die mannigfaltigen Umstände des besonderen Falles in ihrem inneren und äusseren Zusammenhange möglichst genau zu prüfen und darnach den Havariegrossschaden möglichst richtig zu bestimmen, namentlich im Unterschiede von den Verlusten und Beschädigungen der Havarieparticulär.

IV. Die Verluste und Beschädigungen des Schiffes werden gewöhnlich durch Sachverständige, die dann die Regeln sub III. zu beachten haben, taxirt und nach dieser Taxe vergütet. Doch wird dabei überall das, was z. B. im Nothhafen wegen Havariegross wirklich angeschafft werden musste, um die Reise fortsetzen zu können, zu dem Preise zu berechnen sein, den es wirklich gekostet hat;[1] doch bestimmen einige Seerechte (S. 191. § 177), dass die bis zur Havariegrossenoth bereits geschehene Abnutzung zu berücksichtigen sei und lassen desshalb meist ein Drittel der ganzen Summe in Abzug bringen; freilich ist dabei die Voraussetzung, dass die Geräthschaften etc. neu wiederangeschafft sind und auf der anderen Seite, dass das Schiff selbst und namentlich jene Gegenstände nicht noch neu waren.

Uebrigens lässt sich solcher Schaden auch darnach berechnen, dass man die zur Wiederherstellung nöthige Summe als Fundament annimmt. Doch ist dann die bis dahinnige Abnutzung zu berücksichtigen und etwa überall ein Drittel der Kostensumme abzuziehen, falls nicht die Geräthschaften noch ganz neu waren etc.

V. Bei der Ladung ist entweder gänzlicher Verlust oder blosse Beschädigung in Havariegrosse eingetreten und darnach die Entschädigungssumme verschieden. Quantität und Qualität der geworfenen und sonst abhanden gekommenen Waaren werden regelmässig durch Vorlegung der Connossemente oder nöthigenfalls der Facturen belegt. Code de commerce franç. Art. 415.

1) Gänzlich aufgeopferte, also geworfene, im Nothhafen verkaufte, an Räuber oder Kaptoren zum Loskauf gegebene Waaren werden überhaupt zu dem Werthe in Havariegross

ersetzt, der für dieselben, wenn sie heil am Löschplatze angekommen wären, dort bezahlt wird, also nach dem dortigen Marktpreise. Doch darf dieser Werth nur als Fundament dienen. Es darf diesen Ladungsinteressenten überhaupt nicht mehr ersetzt werden, als sie bei der wirklichen Ankunft ihrer Güter an Werth gehabt hätten. Demnach sind die Kosten, welche für die wirklich angekommenen Güter aufgelaufen sind, in Abzug zu bringen, damit sich jene Befrachter nicht auf Kosten der Gemeinschaft grundlos bereichern. Siehe § 177. 78. Erfolgt aber nach dem bestimmten Particularrechte die Schätzung der Güter nach dem Facturpreise, so ist das § 177 und 178 n. I. Gesagte zu berücksichtigen.

2) Blosse durch Havariegrossenoth erfolgte Beschädigungen der Güter werden dadurch festgestellt, dass man die Differenz des Werthes, den diese Güter im beschädigten Zustande jetzt noch wirklich haben, und desjenigen Werthes, den sie bei heiler Ankunft jetzt nach dem Marktpreise haben würden, aufsucht. Doch sind jedenfalls wiederum von diesem Marktpreise die sub 1. erwähnten Kosten abzuziehen, denn der Eigner der beschädigten Waaren hätte ja dieselben auch gehabt, wenn die Waaren heil angekommen wären. Also ist nicht der Brutto-, sondern der Netto-Marktpreis zu nehmen. Diese Differenz gibt die Grösse des in Havariegrosse zu ersetzenden Schadens an. Doch sind die Güter nicht bloss in Havariegrosse, sondern auch vor oder nach dem Eintritt der letzteren durch particuläre Havarie beschädigt, so ist wiederum der Betrag dieser particulären Seeschäden von jener Differenz, wenn man genau sein will, in Abzug zu bringen. Siehe aber das Ende dieser Nummer, sowie oben n. V. u. VI. in f. § 178[75]).

Wo freilich nach den Facturangaben, also im Allgemeinen nach dem kostenden Preise im Abgangshafen die Güter

---

75. Das Preuss. Recht. l. c. § 1866 bestimmt: Sind Waaren nicht ganz verloren, sondern nur beschädigt worden, so werden sie auf gemeinschaftliche Kosten öffentlich verkauft, und die daraus gelöseten Gelder dem Eigenthümer zugestellt; ausserdem aber wird demselben der Unterschied des Werthes der Güter im heilen Zustande vergütet.

in Havariegrosse geschätzt werden und contribuiren, da muss der Bruttowerth zur Berechnung der Beschädigungen zum Grunde gelegt werden, da ja auch die geborgenen und ganz geopferten Güter nach diesem Werthe contribuiren sollen. Siehe jedoch § 177 und 178 n. I.

Der Werth des Leckageschadens ist überall von dem Havariegrossschadenswerthe in Abzug zu bringen, denn er wird nicht in Havariegross ersetzt, obwohl § 177 u. 178 angedeutet wurde, dass der durch Leckage entstandene Minderwerth der Güter wenigstens von dem Contributionswerthe abzuziehen sei. Dasselbe mag von der durch innern Verderb der Waaren entstandenen Verschlechterung überhaupt gelten, wie es Preuss. Recht l. c. § 1886 ist.

3) Wegen geworfener und nachher wiedererlangter Sachen ist Folgendes zu bemerken. Es ist ihr Werth zur Zeit der Werfung möglichst genau festzustellen oder wenigstens wahrscheinlich zu machen, dass sie zur Zeit der Werfung heil gewesen, oder es ist das Gegentheil zu beweisen. Im ersteren Falle wird dann ihr Netto-Marktpreis am Löschplatze genommen und von diesem der Werth im Zustande der Bergung, sowie die Summe der Bergungskosten abgezogen. Die Differenz gibt den Schaden, der in Havariegrosse zu ersetzen ist. Vergl. auch § 178 n. V.

Wegen der Contribution so geworfener und nachträglich geretteten Güter siehe § 178 sub n. V. u. VI.

VI. Die Kosten der Aufmachung und Regulirung der Havariegrosse sind gleichfalls auf die Summe der ganzen Contribution zu vertheilen, so dass jeder Interessent im Verhältniss seines Beitrags zur Totalsumme der Contribution einen Theil dieser Kosten, wie überhaupt aller anderen Schäden und Verluste trägt.

§ 181. Aufmachung der Havariegrosse.

Zur Bestimmung 1) der von den Schiffs- und Ladungsinteressenten zu leistenden Contribution, 2) der in Folge der Havariegrosse geschehenen Verluste der einzelnen Interessenten, endlich 3) der denselben in Havariegross zu gewährenden Entschädigung ist eine förmliche Rechnung aufzumachen, in welcher

jene beiden ersten Factoren der Beiträge und der Schäden wesentlich sind, um die in Havariegrosse zu zahlende Entschädigungssumme der einzelnen Interessenten zu bestimmen. Diese Vertheilungsrechnung heisst Dispache[76]) und die Sachverständigen, welche dieselbe aufmachen, werden Dispacheurs genannt.

Es ist das ein einfaches Reguladetriexempel. Also z. B. die Contributionssumme beträgt 20,000 Thaler. Die Summe aller Schäden und mithin der Schaden eines jeden einzelnen Schiffs- und Ladungsinteressenten ist durch die Summe aller Havariegrossebeiträge (Contributionen), also durch die Beiträge jedes Einzelnen und namentlich des unmittelbar Betroffenen selbst zu tragen. Demnach sind jene 5000 Schäden auf die Contributionssumme von 20,000 zu vertheilen, so dass also von jeden Vier Thalern Contributionssumme ein Thaler der Schadenssumme getragen werden muss, oder was dasselbe ist, die Contributionssumme hat 25 Procent ihres Werthes, also jeder contributionspflichtige Interessent hat 25 Prozent seines Beitrags zur Deckung des Schadens herzugeben und aus dieser Gesammtsumme wird der Schaden jedes Einzelnen gedeckt. Da aber der Beschädigte selbst zur Deckung mit beigesteuert hat und zwar im Verhältniss seines Beitrages zur Totalsumme der Contribution, so empfängt er in Wirklichkeit so viel weniger an Entschädigung, als er eben in den 25 Procent seines Beitrags geopfert hat. Der Beschädigte soll ja von den übrigen Interessenten nicht schadlos gehalten werden, sondern es sollen nur alle Interessenten allen und jeden Schaden gemeinsam tragen, damit er den einzelnen unmittelbar Betroffenen nicht allzu sehr drücke. Es ist aber der grosse Unterschied. Der Verletzte zahlt zwar, empfängt aber auch wieder. Der Nichtverletzte zahlt nur und empfängt nichts.

---

76. Aus dem Spanischen Despacho, dem Französ. dépêche, promte expedition, eine schleunige Abfertigung der Havarien. Die Dispacheurs machen auch den Seeschaden bei Assecuranzfällen auf. Qint. Weytsen in seinem Tractat van avarijen § 22 und 28 nennt die Dispache auch Retule, welcher Name wohl daher rührt, dass sonst unter die Dispache das Wort Retulit gesetzt wurde, als Zeichen der geschehenen Berechnung. Vergl. Langenbeck l. c. S. 192. 93.

§ 182. Beispiel einer Dispacherechnung [77].

I. Erzählung des Havariegrossefalles.

Das Schiff Aline, welches am 25. April nach Martinique gesegelt war, ward am 27. von einem Sturme ergriffen und sah sich genöthigt, Waaren und Schiffsgeräthe zu werfen. Um seine Schäden auszubessern und seine Verluste an Schiffsgeräthen zu ersetzen, lief es am 28. April in Corunna ein und hielt da bis zum 28. Mai an, an welchem Tage es abging, um seine Reise fortzusetzen. Am 10. Juni wird es von einem Corsaren angegriffen. Nach zweistündigem Gefecht, in welchem der Seeofficier P. getödtet und der Matrose L. eine Schusswunde erhielt, an deren Folgen er nach 20 Tagen starb, musste sich endlich das Schiff an den Corsar ergeben. Dieser gab es wieder gegen ein Lösegeld in Waaren frei. Auf seiner Weiterreise machte am 21. Juni wieder ein Corsar Jagd auf dasselbe. Man setzte das Boot aus, um zu retten, was zu retten war. Doch abandonnirte darauf der Kapitain das Boot und setzte alle Segel an, um durch die Flucht dem Feinde zu entgehen. Der Wind zerriss ihm zwei Segel und zerbrach einen Mast. Doch gelang die Flucht. Das Schiff kam nach diesen verschiedenen Unfällen in Martinique an.

Die Aufmachung der Schäden und der Contribution wird nun hier folgende sein:

II. Aufmachung der Schäden und Kosten der Havariegross.

		Francs.
1)	Werfung diverser Schiffszubehör während des Sturmes und Seeschäden in Folge von Oeffnungen, welche zur Erleichterung der Werfung in das Schiff gehauen wurden	5,000
2)	Werfung von Sachen des A., die abzüglich der schuldigen Fracht taxirt sind	10,000
	Transport . . .	15,000

77. Nach Pardessus l. c. 749 doch mit einigen Verbesserungen. Ich wählte gerade dieses Beispiel, weil es recht viele Details anschaulich macht. Bei Magens (Versuch über Ass., Hav. etc. Abschn. II.) stehen 22 Assec.- und Havariefälle nebst deren sehr detaillirter Aufmachung, auch noch einige im Anhang; ebenso bei Langenbeck l. c. S. 206 ff.

		Francs.
	Transport . . .	15,000
3)	Werfung von 9 Fass Wein des B., die zwar am Orte der Einladung 12,000 Frs. Werth gewesen, aber vor der Havariegrossenoth durch Leckage und Havarie gelitten hatten und demnach nach Abzug der Fracht nur taxirt werden zu	9,000
4)	Der Werth von 10 Ballen Leinwand an C. gehörig, die einen Theil seines Gutes von 50 Ballen ausmachen und die geworfen wurden, nach Abzug der Fracht taxirt auf	4,500
5)	Schäden, welche die Waaren von D. bei obbesagter Werfung gelitten	2,500
6)	Werfung von 25 Ballen Tuch von E., die zwar 30,000 Frs. nach ihrer wirklichen Qualität werth sein sollen, hier aber nur nach der im Connossement angegebenen Qualität abgeschätzt werden	25,000
7)	Werfung von 8 Fass Zucker, der Hälfte der Ladung von 16 Fass des F., die zwar nach der falschen Angabe im Connossement einen Werth von 15,000 Frs. haben sollen, aber in Wirklichkeit nur taxirt sind auf	10,000
8)	Werfung von 1 Fass Tabak, dem Theile einer Ladung von 6 Fass des G., die auf dem Verdeck lagen und welches Fass also nicht bezahlt wird	—
9)	Verlust geworfener Kriegs- und Mundvorräthe . . .	1,000
10)	Für den Mast, welcher, nachdem er zum Theil durch den Sturm zerbrochen war, dann gänzlich gekappt und über Bord geworfen werden musste, abgeschätzt nach seinem Werthe, den er bei dem Bruche hatte . . .	1,000
11)	Heuer und Kost der Seeleute während der Liegetags in Corunna	1,000
12)	75 Fass Wein des H., welche zur Abfindung dem Corsar am 10. Juni gegeben wurden, abgeschätzt nach der im Connossement angegebenen Qualitäten zum laufenden Preise in Martinique à 1200 Frs. pr. Fass, betragend in Total abzüglich der Fracht à 200 Frs. pr. Fass	75,000
13)	Gold- und Silberwaaren des I., welche gleichfalls zum Behufe der eben genannten Abfindung gegeben wurden, abgeschätzt zu	125,000
14)	Gage von dem Seeofficier P., welcher im Gefecht geblieben, vom 9. Juni bis 24. Juli, an welchem Tage die Heuer der ganzen Mannschaft erst aufgehört hat. Diese	
	Transport . . .	269,000

			Francs.
	Transport . . .		269,000
	Gage kommt deshalb in Havariegross, weil der Kapitain für den gebliebenen P. in der Zwischenzeit einen anderen Mann angestellt hat		225
15)	Kosten der Verpflegung des Matrosen L., der an seinen Wunden gestorben und nicht ersetzt worden ist . .		200
16)	Für das Boot, das am 21. Juni abandonnirt wurde . .		2,000
17)	Für den zerbrochenen Mast und überhaupt für die Schäden des Prangens bei der nämlichen Gelegenheit .		1,000
18)	Kosten der Expertise und der Taxation		575
	Totalverlust . . .		273,000

III. Aufmachung der contributionspflichtigen Gegenstände.

1)	Das Schiff, abgeschätzt zu 110,000 Francs, contribuirt (nach Franz. Recht) zur Hälfte		55,000
2)	Schuldige Fracht, nach den Certepartien und Connossementen 57,000, wovon (nach Franz. Recht) die Hälfte contribuirt		28,500
3)	Taxirte Schäden und Verluste, welche das Schiff laut 1, 10, 15, 16, 17 der Schäden-Aufmachung erlitten, mit Ausnahme Art. 9, 11 und 14, die nicht contribuiren .		9,200
	Totalwerth des contributionspflichtigen Rhedereigenthums 93,000		
4)	A. für seine geworfenen Waaren, abzüglich der Fracht, taxirt auf		10,000
5)	22½ Fass Wein des B., da der Rest geworfen, wurde taxirt zu	22,500	
	Taxation von 9 Fass, die geworfen wurden; siehe Art. 3. sub II.	9,000	
			31,500
6)	40 Ballen Leinwand des C., Rest von 50 .	18,000	
	Taxation der 10 über Bord geworfenen Ballen (laut II. 4.)	4,500	
			22,500
7)	Taxation von 25 geworfenen Ballen Tuch des D. (laut II. 6.)	25,000	
	Für die übrigen 40 Ballen, taxirt nach Qualität	53,000	
			78,000
8)	Waaren des E., taxirt nach Connossementen und Facturen im Zustande, wie sie durch Havarie bei Werfung gelitten	60,000	
	Taxation dieser Havarie (laut II. 5) . . .	2,500	
			62,500
	Transport . . .		297,500

			Francs.
	Transport . . .		297,500
9)	8 Fass Zucker, Rest der Ladung von 16 Fass des F. und nach der, von ihm im Connossement falsch angegebenen, besseren Qualität, eingebracht mit	15,000	
	Verlust der acht geworfenen nach ihrem wahren Werthe	10,000	
			25,000
10)	5 Fass Tabak des G., auf dem Verdeck geladen, contribuiren, obgleich dem G. für das sechste geworfene (laut II. 8) vergütet wird, nach der Taxe		7,500
11)	Beitrag der Weine des H. (laut II. 12)		75,000
12)	Werth der Gold- und Silberwaaren des J. (laut II. 13)		125,000
13)	Waaren von K., taxirt zu		16,000
	Totalsumme des contributionspflichtigen Eigenthums		546,000

IV. Procentberechnung.

Der Status der erlittenen Verluste beträgt 273,000 Frs. Die Taxation alles Contributionspflichtigen 546,000 Frs. Folglich contribuirt jedes contributionspflichtige Object zu 50% seines Werthes, nämlich:

Das Schiff	50%	von	93,000	=	46,500	Frs.
A.	„	„	10,000	„	5,000	„
B.	„	„	31,500	„	15,750	„
C.	„	„	22,500	„	11,250	„
D.	„	„	78,000	„	39,000	„
E.	„	„	62,500	„	31,250	„
F.	„	„	25,000	„	12,500	„
G.	„	„	7,500	„	3,750	„
H.	„	„	75,000	„	37,500	„
I.	„	„	125,000	„	62,500	„
K.	„	„	16,000	„	8,000	„
			Totalsumme . .		273,000	Frs.

V. Abrechnung.

Diese wird natürlich nicht so gemacht, dass nun wirklich die Contributionssummen erst ganz baar eingezahlt, sodann die zu ersetzenden Verluste jedes Einzelnen abgezogen und zurückbezahlt, die Reste aber innebehalten werden. Dies würde sehr weitläufig sein. Vielmehr lässt man überhaupt nur jene Reste der Contributionssumme, welche nach

Abzug der Jedem in Havariegrosse zu gewährenden Entschädigung noch verbleiben, von Jedem baar zahlen. Wer allerdings nichts zu ersetzen bekommt, der muss seine ganze Contributionssumme baar einzahlen.

	Francs.	Francs.
Das Schiff schuldet für seinen Antheil an der Contribution	46,500	
Es kommt ihm zu Gute laut Art. 1, 10, 15, 16, 17, sub II.	9,500	
Es zahlt demnach heraus . . .		37,000
A. hat für die durch Werfung erlittenen Schäden zu fordern	10,000	
Sein Antheil an der Contribution betrifft .	5,000	
Er empfängt . . .		5,000
B. schuldet für seinen Antheil an der Contribution	15,750	
Dagegen erhält er für Havariegross	9,000	
Er zahlt heraus . . .		6,750
C. schuldet für Contribution	11,250	
Dagegen kommen ihm in Havariegrosse zu Gute	4,500	
Er zahlt heraus . . .		6,750
D. schuldet für Contribution	39,000	
Sein Guthaben in Havariegrosse beträgt . .	25,000	
Er zahlt heraus . . .		14,000
E. schuldet für Contribution	31,250	
Dagegen kommen ihm in Havariegross zu Gute	2,500	
Er zahlt heraus . . .		28,750
F. hat beizutragen	12,500	
Davon geht sein Guthaben in Havariegross ab	10,000	
Er zahlt heraus . . .		2,500
G. hat zu contribuiren	3,750	
Da ihm aber nichts in Havariegrosserechnung zu Gute kommt, so bezahlt er diesen Beitrag ganz.		
Er zahlt heraus . . .		3,750
H. hat für Havarie zu fordern	75,000	
Dagegen contribuirt er	37,500	
Er empfängt . . .		37,500
I. hat für Havarie zu fordern	125,000	
Dagegen hat er zu contribuiren	62,500	
Er empfängt . . .		62,500
K. hat zu contribuiren	8,000	
Da ihm nichts in Havariegross zu Gute kommt, so hat er diesen Beitrag ganz zu liefern.		
Er zahlt heraus . . .		8,000

Der Werth der Verluste und Havarien von Sachen, welche keiner Contribution unterworfen sind, muss ebenfalls ganz aus der Gesammtmasse der Contribution erhoben werden. Demnach werden auf diese Masse auch abgezogen und somit vergütet:

1) für Löhnung der Equipage (laut Art. 11 u. 14 sub II.)	1,225	Frs.
2) für Kriegs- und Mundvorrath (laut Art. 9 sub II.) . .	1,000	„
3) für Expertise- und Taxationskosten	575	„

VI. Summarische Wiederholung der effectiven Beiträge.

Hier sind also alle diejenigen nicht zu erwähnen, welche entweder gar nichts contribuiren, oder welche wenigstens mehr empfangen, als sie contribuiren, also effectiv nichts contribuiren.

Das Schiff für	37,300	Frs.
B.	6,750	„
C.	6,750	„
D.	14,000	„
E.	28,750	„
F.	2,500	„
G.	3,750	„
K.	8,000	„
Totalsumme . .	107,800	Frs.

VII. Summen der effectiven Ausgaben.

An A. für	5,000	Frs.
An H.	37,500	„
An I.	62,500	„
Für Munition . . .	1,000	„
Für Löhnung . . .	1,225	„
Expertisekosten . . .	575	„
Totalsumme . .	107,800	Frs.

VIII. Rechenprobe.

Da die Summe der effectiven Beiträge der Summe der effectiven Ausgaben gleich ist, so folgt daraus, dass die ganze obige Berechnung richtig ist.

§ 183. Natur der Dispache.

I. Die Aufmachung der Dispache darf zwar jeder einzelne Interessent selbst machen und namentlich darnach seine Forderungen gegen die Anderen bestimmen. Aber es wird dergleichen Privatrechnung nicht viel helfen. Es würden überall leicht Streitigkeiten entstehen. Desshalb ist es denn durchaus gewöhnlich, die ganze Dispacherechnung einem oder mehreren Sachverständigen aufzutragen. Auch gibt es an vielen Seeplätzen in dieser Beziehung angestellte Personen, Dispacheurs. Siehe § 172 i. f. Sie werden entweder von den Interessenten oder den Gerichten für den einzelnen Fall herangezogen. Holländ. Recht Art. 724.

II. Der Kapitein ist nach manchen Seerechten verpflichtet, den Havariegrossfall namentlich bei seiner Ankunft sofort den Gerichten zur Anzeige zu bringen und veranlassen denn diese wohl die Aufmachung. Doch wird man eine gerichtliche Aufmachung nicht für nothwendig halten dürfen. Aber, wohl zu merken, jede Dispache, die nicht gerichtlich bestätigt ist, ist nur ein Gutachten. Die Parteien sind daran nicht gebunden, sondern können eine gerichtliche Untersuchung und Feststellung der Havariegrossansprüche verlangen. Das Spanische Recht l. c. Art. 961, das Holl. Recht l. c. Art. 724 bestimmen sogar ausdrücklich, dass die Vertheilung der Havariegross erst dann in Kraft tritt, wenn sie durch das die Aufmachung der Havarie erkennende Gericht genehmigt ist.

Die Dispache, welche von Privatleuten rein privatim aufgemacht ist, ist natürlich fürs Erste ohne bindende Kraft, es sei denn, dass diese Dispacheurs als Schiedsrichter bestellt seien. Indessen wenn einmal die Parteien sich die privatim aufgemachte Dispache haben gefallen lassen und die Vertheilung auf Grund derselben wirklich erfolgt ist, so können nun nur noch gewöhnliche Entschädigungs- oder Delictsklagen (wegen betrügerischer Aufmachung etc.) angestellt werden und zwar erstere gewiss nur gegen jeden einzelnen Interessenten pro rata.

Die durch einen angestellten Dispacheur oder durch gerichtlich anerkannte Sachverständige aufgemachte Dispache ist zwar vorläufig für die Parteien als bindend anzusehen. Indessen

kann doch durch den Widerspruch des einen oder des anderen Interessenten auch hier die wirkliche Vertheilung aufgeschoben werden. Nöthigenfalls hat sodann das Gericht über die Richtigkeit oder Unrichtigkeit des angefochtenen Theils der Dispache zu entscheiden und ist die Dispache nach Massgabe der gerichtlichen Entscheidung abzuändern. Diese Macht muss man dem Richter selbst gegenüber Sachverständigen beilegen. Freilich wird der Richter wohlthun, zuvor noch besondere Aufklärungen von diesem Dispacheur oder auch von einem anderen über solche streitige Punkte zu fordern, deren richtige Beurtheilung gerade ein sachverständiges Urtheil zu verlangen scheint.

III. Die Dispacherechnung muss aufgemacht werden auf Grund der factischen Ereignisse der Havariegross und der Documente, welche diese Facta bekräftigen. Das ist namentlich das Journal und die Verklarung. Bevor die Verklarung beeidigt ist, sollte kein Dispacheur, mag er nun vom Gericht oder von den Privaten ernannt sein, auf ihr fussend eine Dispache aufmachen; denn vor der Beeidigung bilden die Angaben der Verklarung überall noch kein von den Parteien anzuerkennendes Fundament für die Wahrheit der Havariegrosseereignisse und für die Sicherheit und Richtigkeit der Dispacherechnung. Kann die Verklarung aus besonderen Gründen nicht mehr beeidigt werden oder liegt überall keine Verklarung vor, sind mithin andere Beweismittel für die Havariegross heranzuziehen, so hat zuvor das Gericht diese letzteren zu prüfen, falls wenigstens nicht alle Interessenten dem Dispacheur diese Befugniss zur Prüfung ausdrücklich einräumen und falls nicht überhaupt die Aufmachung, gleichviel aus welchem Grunde, gerichtlich gemacht wird.

IV. Wesentlicher Bestandtheil der Dispache ist die Berechnung der Schäden und Kosten, welche in Havariegrosse ersetzt werden. Wenn die einzelnen Punkte nicht ganz einfach sind und nicht die Richtigkeit so zu sagen in die Augen springend ist, so hat der Dispacheur überall die Motive seiner Berechnung in der Aufmachung selbst bei jedem einzelnen Posten anzugeben. Auch versteht es sich von selbst, dass der Dispacheur neue Belege fordern müsse, wenn er auf Grund der bisherigen Belege keine Berechnung aufstellen zu können glaubt. Sind aber keine weiteren Belege aufzutreiben, so wird er sich mit einer auf Billigkeit ruhenden Wahrscheinlichkeitsrechnung allerdings be-

genügen müssen; die Annahme des Gegentheils würde zu unnützen Weitläufigkeiten und doch zuletzt nothgedrungen zu demselben Resultate führen. Im Zweifel hat freilich das Gericht zu entscheiden, ob neue Belege nöthig, ob sie noch vorhanden oder sie möglicher Weise noch herbeigeschafft werden können etc. Der Dispacheur hat die authentischen Belege seiner Aufmachung und Berechnung beizulegen. Ueberhaupt muss er Alles, was § 180 gesagt ist, genau berücksichtigen.

V. Nicht minder wesentlich ist die Berechnung der contributionspflichtigen Capitalien und deren Totalsumme. Siehe § 179.

VI. Sodann ist die Procentrechnung als ein nothwendiger Bestandtheil zu betrachten. Siehe § 181.

VII. Auf Grund dieser Fundamente wird dann die Summe der effectiven Beiträge bestimmt. Sie bestehen in den nach n. VI. gefundenen Procenten der contributionspflichtigen Kapitalien eines jeden Interessenten.

VIII. Endlich ist auf Grund dieser Fundamente die Summe der effectiven Ausgaben, also der Gelder zu berechnen, welche baar an die zur Entschädigung berechtigten Interessenten ausgezahlt werden müssen.

§ 184. Bezahlung der Havariegrosse [78]).

Der Schiffer ist nach den meisten Seerechten ausdrücklich verpflichtet, im Ankunftshafen sobald als möglich, ja bisweilen unter Bestimmung einer kurzen Frist nach der Ankunft, die Havariegrosseregulirung zu veranlassen. § 183 n. II.

Jeder Interessent ist natürlich verbunden, seine Beiträge zu zahlen.

Bei einer Beschädigung des Schiffes in Havariegrosse darf unstreitig der Schiffer den Beitrag eines jeden Ladungsinteressenten einfordern.

Nach Römischem Recht hatte der Eigenthümer geworfener Güter gegen die Ladungsinteressenten keine directe Klage, sondern musste sich an den Schiffer halten, diesen mit der Klage

78. Vergl. bereits oben § 171 und § 172, § 178 n. XI., sowie Pöhls l. c. S. 747 ff.

aus dem Miethcontracte belangen, und erst der Schiffer konnte die übrigen Ladungsinteressenten wiederum mit der Klage aus dem Miethcontracte heranziehen [79]). [Auch die Quellen des Seerechts im Mittelalter scheinen noch der vorliegenden Ansicht zu sein, dass zunächst eine Forderung an den Schiffer statthabe. Heutzutage scheint es aber nicht zweifelhaft, dass die Ladungsinteressenten eine directe Klage gegen einander aus der Havariegrossegemeinschaft und deren Folgen haben [80]).

Nach den meisten neueren Seerechten [81]) liegt es dem Kapitain aber ob, die Havarie beizutreiben und ist dieser wegen Nachlässigkeiten allen Interessenten verantwortlich. Alle Interessenten einzeln haben desshalb eine directe Klage gegen den Kapitain, vorbehaltlich ihres Regresses gegen jeden Contribuenten.

Der Schiffer darf allerdings die Güter zur Sicherheit zu-

---

79. L. 2. pr. D. de leg. Rhod. (14. 2.) vergl. mit L. 1. § 1. D. praes. verb. (19. 5).

80. Das Holl. Recht l. c. Art. 726 sagt: Zeigt sich der Schiffer darin nachlässig — —, so sind die Eigner des Schiffes oder auch die der Güter befugt, diese Forderung selbst anzubringen; unbeschadet ihrer Ansprüche an den Schiffer wegen Entschädigung. — Das ist auch im Allgemeinen Englische Praxis. Abbott l. c. IV. c. 9. § 17. — Unserer Meinung ist auch Kent l. c. S. 244.

81. Preuss. Recht l. c. § 1895. Span. Recht l. c. Art. 962. Holländ. Recht l. c. Art. 724 vergl. mit Art. 726. In England ist für diese Havariesachen kein besonderes Forum vorhanden. Die Havariegrosse und ihre Contribution wird gewöhnlich privatim abgemacht. Im Streite stellt allerdings jeder einzelne Interessent eine Klage (a suit in equity or an action at law) gegen jede Partei an, auf Zahlung der effectiven Beiträge. Doch wird ein Court of Equity auf Ansuchen des Verlusttragenden dem Kapitain es nicht verwehren, auch die Güter der anderen Kaufleute zu berechnen, wenn er es für passend hält. Und bei einem general ship (also bei Stückgüterbefrachtung), wo immer viele Ablader vorhanden sind, ist es sogar gewöhnlich, dass der Kapitain, vor Ablieferung der Güter, vorläufig von den verschiedenen Kaufleuten eine Havarieverschreibung sich ausstellen lässt auf Zahlung ihrer Havariegrossebeiträge. Vergl. Abbott l. c. IV. ch. IX. § 17 in f. Kent l. c.

rückhalten. Aber er muss es nicht[82]), so lange er keinen Verdacht wegen der Unsicherheit des Empfängers schöpft. Die neueren Seerechte sprechen immer bloss von dürfen. Siehe oben § 178 n. XI.

Ein Pfandrecht begründet aber die Havariegrosse an dem Schiffe oder an den Waaren nach gemeinem Rechte nicht [83]). Siehe § 178 n. XI.

Es müssen allerdings die Ladungsinteressenten auf der anderen Seite das Recht haben, das Schiff nicht eher aus dem Hafen zu lassen, als bis die Rheder ihren Beitrag zur Havariegross entrichtet oder dafür hinreichende Sicherheit geleistet haben [84]). Die Retinirung kann aber füglich nur durch Vermittelung der Gerichte geschehen.

Die Gage der Seeleute hat ein Vorzugsrecht auf Befriedigung aus der Contributionssumme vor allen anderen Forderungen aus der Havariegrosse. Code de c. fr. Art. 428.

Es kann geschehen, dass nach vollzogener Contribution und Zahlung der Dividende einige der zum Opfer gebrachten Gegenstände (Schiffsgeräthe, Waaren etc.) von ihren Eigenthümern nachträglich wiederverlangt werden; dann müssen diese entweder das, was sie wirklich als Ersatz aus der Contribution erhielten, zurückerstatten, wogegen sie dann das Gerettete behalten könnten, oder besser (§ 163 n. IV. S. 87), sie müssen dies Gerettete nach seinem Nettowerthe im gegenwärtigen Zustande nach Abzug des Berglohns etc., zur nochmaligen Contribution stellen und vertheilen lassen. Das Holl. Recht l. c. Art. 739 entscheidet sich für das Erstere, lässt aber den Wiedererwerber zuvor die Kosten des Berglohns und andere Kosten und Schäden der Sache von diesem zurückzuerstattenden Beitrage abziehen.

Der Destinatär ist übrigens an sich nicht genöthigt, zur Contribution einzutreten. Er ist dies absolut nur, wenn er bereits als Eigenthümer der Güter juridisch betrachtet werden darf.

---

82. Wie dies allerdings Römische Juristen behaupteten. L. 2. pr. D. de lege Rhod., obgleich die Lesarten dort schwankend sind.

83. Dagegen nach Preuss. Recht II. 8. § 1898; I. 20. § 326; Preuss. Allg. Gerichtsordnung I. 50. § 685. Koch, Preuss. Recht I. § 444 S. 746 Franz. Handelsgesetzbuch Art. 308. 429.

84. Vergl. Preuss. Recht l. c. 1897.

Die blosse Annahme des ihm zugesandten Connossements verpflichtet ihn noch nicht dazu, falls er in dieser Beziehung nicht durch eine spezielle Verabredung gebunden ist. Wenn er aber in Folge des Connossements die Güter in Empfang genommen oder sich auch nur ausdrücklich zur Annahme für bereit erklärt hat: so ist er juridisch für verpflichtet zu halten, in die Contribution einzutreten und seine Beiträge zu liefern. Wenn der Destinatär nicht angehalten werden kann (Abbott l. c. § 17 der 6. Aufl.), so haftet natürlich allemal der Befrachter.

Wenn der Befrachter in den Fällen, wo ihm dies gestattet ist, gegen Bezahlung eines Theiles oder auch des Ganzen der Fracht von dem Frachtcontracte einseitig zurücktritt, so kann man füglich dem Schiffer keinen Anspruch für Havariegross gegen diesen ehemaligen Befrachter gestatten. Denn diese theilweise oder gänzliche Zahlung der Frachtsumme befreit überhaupt den Befrachter von allen weiteren Verbindlichkeiten aus dem nunmehr rechtlich gelösten Frachtverhältnisse. Auch hat ja der Schiffer bereits genügenden Ersatz in der gezahlten Fracht erhalten und konnte sogar nachträglich noch andere Fracht mitnehmen. Also von Rechtswegen können Schiffer und Rheder gegen diesen ehemaligen Befrachter durchaus keinen Anspruch, namentlich auch nicht aus einer später sich ereignenden Havariegross, mehr haben. Noch weniger die Ladungsinteressenten, die ja erst durch die wirkliche Gemeinschaft ihrer Güter im Schiffe zur Zeit der Havariegrosse in gegenseitige Verpflichtung der Zahlung in Havariegross gerathen und allenfalls nur durch den Schiffer und Rheder ein Recht gegen jenen dritten ehemaligen Befrachter erlangt haben könnten: was hier aber eben nicht der Fall ist. Auch kommt ja hier selbst den Ladungsinteressenten die von dem ehemaligen Befrachter gezahlte Fracht mit zu Gute, denn auch sie muss ja contribuirt werden.

Freilich anders vielleicht ist es, wenn der Befrachter ohne alles Recht seine Güter nicht liefert. Dann möchte man ihn eher zur Contribution des von ihm zur Einladung versprochenen Waarenquantums für verbunden halten: obgleich mir auch in solchem Falle der Billigkeit wie dem Rechte völlige Genüge gethan zu sein scheint, wenn solcher lässiger Befrachter die volle Fracht zahlt. Es trifft ihn dann schon Schaden genug und es scheint hart zu sein, ihn noch wegen des zufälligen

Schadens der wirklichen Ver- und Befrachter des Schiffes zur Entschädigung heranzuziehen.

Auch scheint die ganze Verbindlichkeit in Havariegross eine Realobligation zu sein, die ohne die verpflichtende res, nämlich Rettung auf Kosten Anderer, füglich gar nicht als vorhanden angenommen werden kann. Sie folgt nicht schon aus dem Frachtcontracte, sondern aus der Thatsache, dass ein Interessent das Seinige für die Uebrigen hat hingeben müssen. Dieses Alles findet aber in dem vorausgesetzten Falle überall nicht statt; denn jener ehemalige Befrachter hat ja überhaupt keine Güter geladen [85]).

Endlich gebe ich noch Folgendes zu erwägen. Da durch den Ausfall der von einem Befrachter zu liefernden Waaren das Schiff weniger beladen ist, ferner da ein leichter beladenes Schiff die Gefahren der See in der Regel eher und besser zu bestehen im Stande ist, als ein schwerbeladenes, falls es nur, was doch beim Abgange eines Schiffes als eine Pflicht des Kapitains zu präsumiren ist, gehörig, also namentlich nicht zu leicht beladen ist: so stehen sich überhaupt Schiffs- und Ladungsinteressenten in Bezug auf die mögliche Bestehung von allen Havarien gerade durch den Ausfall von Gütern immer besser und hiesse es demnach, ihnen übermässige Vortheile einräumen, wenn man ihnen nicht bloss die von jenem ausgefallenen Befrachter zu zahlende Fracht in Contributiou bringen wollte, sondern wenn man nun nochmals diesen Befrachter heranziehen wollte, damit er die jenen Schiffs- und Ladungsinteressenten wirklich zugestossene und durch den Ausfall seiner Güter schon verringerte Havarienoth mittrage und so zum zweiten Male diesen Interessenten erleichtere.

§ 185. Verjährung der Klage.

Darüber lässt sich allgemein nur sagen, dass es angemessen erscheint, eine kurze Frist für die Verjährung zu setzen. Etwas Näheres lässt sich nur durch positive Zahlenbestimmungen andeuten. Darum scheint es angemessen, einige particularrechtliche Satzungen hier zu erwähnen.

85. Vergl. Pöhls l. c, S. 479. 50.

Sobald, nach Franz. Rechte, der Kapitain die Güter abgeliefert und die Fracht empfangen hat, ohne dass eine Protestation innerhalb 24 Stunden insinuirt und binnen Monatsfrist nach ihrem Datum eine gerichtliche Klage darauf erfolgt ist, so ist die Klage auf Contribution, oder selbst diejenige auf Zahlung der Summen, welche in Folge einer bereits regulirten Contribution schuldig sind, erloschen (Cod. d. c. Art. 435. 36. Abweisendes Urtheil 12. Jan. 1825), es sei denn, dass der Kapitain einen Vorbehalt gemacht habe, dessen Wirkungen aber in jedem einzelnen Falle den Gerichten zu erwägen obliegt. Auch wird es hier den übrigen Ladungsinteressenten nicht gestattet, gegen diejenigen Mitinteressenten aufzutreten, denen dieser Kapitain die Güter auf diese Weise ohne Reclamation übergeben hat; denn, sagt Pardessus l. c. n. 750, dies ist Folge des Grundsatzes, dass er der Mandatar jedes derselben ist und dass in Allem, was er thut, angenommen wird, als handle er durch sie, vorbehaltlich doch des Regresses, den sie gegen den Kapitain selbst behalten, wenn sie durch dessen Verschulden nicht bezahlt sind.

Das Holl. Recht l. c. Art. 744 bestimmt nur, dass alle Ansprüche unter den Interessenten auf eine Vertheilung durch Havariegross zwei Jahre nach Beendigung der Reise verfallen.

Das Span. Recht l. c. Art. 999 setzt fest, dass jedes Klagrecht gegen den Befrachter (oder Empfänger) erlischt wegen Zahlung von Havarie oder wegen solcher Kosten im Nothhafen, die der Ladung zur Last fallen, wenn der Kapitain die Fracht für die abgelieferten Güter in Empfang nahm, ohne den gehörigen Protest in gesetzlicher Form 24 Stunden nach der Ueberlieferung der Güter zu machen und (Art. 1000) ohne dass nachträglich auf Grund dieses Protestes vor Ablauf von 2 Monaten nach Datirung desselben eine gehörige gerichtliche Klage gegen die Person anhängig gemacht wird, gegen welche der Protest aufgenommen worden ist.

§ 186. Havariegross und Assecuranz [86]). (§ 160. 162.)

Die Assecuranz dient überhaupt zur möglichsten Schadloshaltung oder vielmehr zumeist nur zur leichteren Ertragung

86. Vergl. Klefeker, Havariegrossa l. c. Kap. IV. S. 73—78.

aller möglichen Seeschäden. Hierunter gehört denn auch der Schaden, welcher durch Havariegross entsteht, und werden z. B. in den Hamburger Policen [87]) verschiedene Gefahren, aus denen Havariegross entsteht, namentlich angeführt und ist ausserdem zur grösseren Sicherheit für die Versicherten gegen etwa beschränkende Interpretationen, auch noch die Clausel hinzugefügt: „und für alle andere Pericula".

Es entsteht aber die Assecuranz nur durch einen besonderen Vertrag.

Die Havariegrossentschädigung findet nur in Havariegrossefällen statt und erfolgt nicht erst wegen eines besonderen Vertrages, sondern aus der realen Gemeinschaft und aus dem Factum der Opferung fremden Gutes zum Besten Aller.

Der Schiffs- und Ladungsinteressent muss in Havariegross immer einen verhältnissmässigen Theil des Schadens mittragen, doch kann er sich gegen alle Verluste durch Assecuranz schützen.

Er kann wenigstens den ganzen Schaden, den er in Havariegrosse erleidet, versichern, so dass er also von dem Assecuradeur das herausbekommt, was er an effectiven Beiträgen zu zahlen hat, falls auch seine eigenen Güter durch die Havarienoth selbst nicht gelitten hatten. Aber auch demjenigen Interessenten, welcher effectiv nichts baar contribuirt, sondern wegen seiner geworfenen oder beschädigten Gegenstände in Havariegross Entschädigung empfängt, kann die Versicherung seiner Havariegrosse zu statten kommen. Es scheint mir nämlich nichts entgegenzustehen, dass 1) auch der Ausfall versichert werde, der dadurch entsteht, dass jeder einzelne Interessent in Havariegrosse einen Theil seines Schadens tragen muss; sowie 2) dass die ausserordentlichen Kosten, welche ein Interessent bei Gelegenheit der Havariegrossregulirung (durch Honorar an Bevollmächtigte, Briefporto, Reisen etc.) hat, durch den Versicherer gedeckt werden. Indessen müsste in der Police dies ganz ausdrücklich erwähnt werden; denn an sich liegt dergleichen in einer einfachen Versicherung der Schäden in Havariegrosse nicht [88]).

---

87. Siehe die am Ende der Hamb. Ass.- und Hav.-Ordn. abgedruckten Formulare der Policen, welche nach der gesetzlichen Vorschrift des Tit. 1. Art. 1. und Tit. 23. Art. 4. gebraucht werden müssen.

88. Das Institut der Havariegrosse scheint überhaupt in seiner Entwicklung noch lange nicht abgeschlossen zu sein. Besonders ist die

Bemerkung. Die Seeassecuranz wird in diesem Werke nicht abgehandelt. Es geschieht dies nach Vorgang der Engländer (namentlich Abbott's) und derjenigen Deutschen, welche über Seerecht systematische Werke in neuerer Zeit geschrieben haben, namentlich Pöhls und ebenso Jacobsen. In England wird die Seeassecuranz überall in selbstständigen Werken abgehandelt und auch Pöhls hat dies gethan. Es scheint schon bei dem Umfange und bei der Wichtigkeit dieser Materie auch eine gesonderte Abhandlung zweckmässig, wenn auch eine Trennung nicht zugleich durch die allgemeine Natur der Assecuranz sich empfehle. Die Gefahren der See sind keineswegs die einzigen, welche versichert zu werden pflegen und alle Assecuranzen (gegen See- wie andere Gefahren) stimmen in vielen Beziehungen überein, so dass also die Grundlagen der Seeassecuranz im Wesentlichen in den Grundlagen der Assecuranz überhaupt zu suchen sind. Demnach ist ein Werk über Seeassecuranz fürs Erste auf diesen allgemeinen Fundamenten der Assecuranz überhaupt aufzuerbauen und kann schon desswegen gegenüber den übrigen Materien des Seerechts eine gewisse selbstständige Behandlung beanspruchen.

Wenn Zeit und Umstände es gestatten, so gedenke ich übrigens bald eine Arbeit über das Seeassecuranzrecht diesem Werke über das eigentliche Seerecht nachfolgen zu lassen und mag man dies als eine Ergänzung, als einen dritten Band des jetzigen Werkes immerhin betrachten.

Havariegrosse selbst in der Englischen sowie Nordamerikanischen Praxis noch sehr unentwickelt, lückenhaft, nicht frei von Widersprüchen. Dasselbe gilt von den Englischen und Nordamerikanischen Autoren. So ist Abbott in dieser wichtigen Lehre sehr fragmentarisch und kurz, Kent aber armselig. Stevens gibt allerdings Vielerlei, aber ohne wissenschaftliche Abrundung, ja ohne Vollständigkeit. Dazu kommt, dass selbst in den Englischen Gerichten im Ganzen wenig Havariegrossefälle vorkommen und somit in den verschiedenen Reports der seegerichtlichen Entscheidungen wenige Beispiele vorliegen. Der Grund liegt wohl darin, dass Havariegrossestreitigkeiten meist privatim abgethan werden. — Auch die Franz. Gesetzgebung ist in ihren Bestimmungen über Havariegrosse unvollständig und sind ebenso die Franz. Autoren hierin ohne grossen Werth.

Abschnitt VIII.

Von der Bodmerei.

Literatur: Pöhls l. c. S. 814 ff. Abbott l. c. (6) P. II. ch. 3. S. 115—145, bes. 124 sq. Kent l. c. P. V. lect. 46. sub 1. pag. 168—76. Pardessus l. c. n. 887—932. Boulay-Paty l. c. III. p. 1 sq. [1])

Quellen: Ordonnance 1681 liv. III. tit. V. Code de commerce franҫe liv. II. tit. IX. des contracts à la Grosse. — Span. Handelsgesetzbuch Art. 812—839; Holländ. Art. 569—591. — Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 2359—2451. — Schwed. Seerecht Abtheilung IV. — Leges Danicae, lib. IV. cap. 5. — Hans. Seerecht Tit. VI. — Hamb. Stat. II. tit. 18. in Verbindung mit tit. 14. Art. 7. — Auch schon Titulus D. (22. 2.) et C. (4. 33.) de nautico foenore.

§ 187. Einleitung.

In den Befugnissen des Rheders als Schiffseigenthümers liegt vornämlich das Recht der Veräusserung und insbesondere

---

1. Die Spezialliteratur sowohl über foenus nauticum als über eigentliche Bodmerei siehe in den folgenden Noten. — Das Jacobsen'sche Seerecht ist leider in Bezug auf die Lehre von der Bodmerei wie von der Havarie so schwach, dass ich es kaum habe benutzen und mithin hier sehr selten habe citiren können.

der Verpfändung des Schiffes. Es liegt darin durchaus nichts Eigenthümliches. Nur versteht es sich von selbst, dass ein Mitrheder nur seine Part eigenmächtig veräussern, resp. verpfänden dürfe. Auch die Befugnisse des Rhedereidirectors in dieser Beziehung fallen im Allgemeinen mit denen eines gewöhnlichen Factors zusammen, sind also ziemlich beschränkt. Siehe Bd. I. § 52. Dessgleichen die bezüglichen Befugnisse des Schiffers, denn ein Schiffer ist von Anfang an eben nur zur Führung, nicht zur Veräusserung und Verpfändung des Schiffes bestellt und darf nur in gewissen äussersten Nothfällen zur Veräusserung und Verpfändung des Schiffes, auch ohne ausdrücklichen Consens seiner Rheder, doch nur im Falle von deren Abwesenheit, schreiten. Siehe Band I. § 62 [2]).

Ebenso hat der Ladungsinteressent, sofern und soweit er Eigenthümer der Ladung ist, ein Recht, dieselbe zu veräussern und zu verpfänden und bietet auch dergleichen Befugniss juristisch nichts Eigenthümliches dar. Der Kapitain ist in Bezug auf die Gegenstände der Ladung von Anfang an nur zum Transport derselben verpflichtet und hat nur in gewissen äussersten Fällen der Noth, insofern es zum Wohle des Ganzen durchaus nothwendig ist, also wenn der Kapitain auf keine andere Weise Geld aufnehmen konnte, auch nicht durch Bodmerei auf das Schiff, das Recht, die Ladungsobjecte zum Zweck der Fortsetzung der Reise zu veräussern und resp. zu verpfänden. Siehe Band I. § 62. Doch wird der Kapitain zum Verkauf der Waaren erst dann schreiten dürfen, wenn er auch durch Bodmereiverpfändung derselben sich nicht Geld verschaffen kann. Z. B. wird der Kapitain verkaufen dürfen, um die anderweitig nicht zu erlangenden Gelder zur Bezahlung der Bergungskosten bei einer Wiedernehmung aufzubringen. Indessen beschränkt Kent l. c. S. 173 dies Recht des Kapitains zum Verkauf mit Recht auf den Verkauf eines Theils der Waaren. Die ganze Waare darf der Kapitain nicht veräussern, denn die Waare kann füglich nicht dazu dienen, bloss das Schiff weiter

---

2 Kent l. c. 174. The master is employed only to navigate the ship; and the sale of it is manifestly beyond his commission, and becomes the unauthorised act of a servant, disposing of property which he was intrusted only to carry and convey.

zu befördern. Der Verkauf muss überall zum Nutzen des Ganzen, also von Schiff und Gut dienen: was bei einem gänzlichen Verkaufe der Ladung schwerlich der Fall sein wird. Siehe aber Band II. § 165 sub XIII. S. 108. — Verpfänden darf dagegen der Kapitain sicherlich die ganze Ladung, denn in der Verpfändung liegt eben noch nicht eine völlige Entäusserung der Waare, also werden die in Folge solcher Totalverpfändung aufgenommenen Gelder immer noch zum Besten von Schiff und Gut verwendet werden können. — Das Recht der Totalverpfändung ist denn auch überall Praxis [3]).

Wenn aber bei der Verpfändung von Schiff und (oder) Gut, gleichviel von wem sie geschehe, derjenige, welcher das Geld hergibt, die Seegefahr übernimmt und von der glücklichen Ankunft des Schiffes und (oder) Gutes die Rückzahlung ganz oder theilweis abhängig gemacht wird, so entstehen mehrere eigenthümliche seerechtliche Geschäfte, welche im Folgenden darzustellen sind und von denen die Bodmerei das wichtigste ist. Es gehört dahin 1) das Römische foenus nauticum s. maritimum, auch pecunia trajectitia genannt (§ 188); 2) der Grossavanturhandel (§ 189); 3) der Bielbrief, der übrigens gleichfalls Bodmereibrief heisst (§ 190), endlich 4) die eigentliche Bodmerei (§ 191 ff.).

§ 188. Foenus nauticum [4]).

Darunter ist derjenige Vertrag zu verstehen, durch welchen ein Darlehn in Geldern oder in Waaren hingegeben wird, welche

---

3. Kent l. c. 173 und die Fälle der Englischen Praxis: the Gratitudine, 3 Robinson, adm. rep. 240. 263. The United Ins. Comp. v. Scott, 1. Johnson. rep. 115. Freeman v. the East India Gomp., 5 Barnw. et Ald. 617.

4. Literatur: J. G. Vegesack, de periculi pretio ad L. 5. D. de naut. foen. (Giessen 1678). — L. Loyson, praes. Feltz, de foenore nautico (Argent. 1700). — J. Borcholten, de nautico foenore (Helmst. 1704). — M. H. Hudtwalcker, de foenore nautico Roman. (Hamburg. 1810). — Th. de Cock, diss. de foenore nautico. (Leodii 1829). Siehe auch die Literatur in der Note zu § 190. Quellen: Dig. 22. 2. Cod. 4. 33. Novell. 106 und 110. — Vergl. bes. Pöhls l. c. S. 810.

auf des Gläubigers Gefahr über See gehen. Der Gläubiger übernimmt dabei die Gefahr so, dass alle Zufälle der See, welche den Gegenstand des Darlehns bis an den Bestimmungsort treffen, von ihm getragen werden und er allen Anspruch gegen den Schuldner verliert, wenn und soweit das Geld oder resp. die Waaren zur See untergehen. Das Geborgene kommt aber dem Gläubiger immer zu Gute. Wenn der Schuldner oder dessen Schiffer durch seine Schuld den Verlust herbeiführte, also z. B. wo wegen Contrebande Confiscation stattfand (L. 3. Code l. c.), bleibt nichtsdestoweniger das Darlehn bestehen.

Die Gefahr beginnt für den Gläubiger mit dem Augenblicke, wo das Schiff unter Segel geht, und endigt erst mit dem Ende der Reise, es sei denn, was jedenfalls erlaubt ist, dass nach den besonderen Bestimmungen des Contractes eine andere bestimmte Zeitdauer für das Laufen der Gefahr festgesetzt sei. Auch kann diese Zeit für Hin- und Herreise bestimmt sein.

Das foenus nauticum ist wesentlich nichts als ein bedingtes Darleben.

Wegen der pecunia trajectitia kann man also wohl an sich dem Gläubiger kein Pfandrecht an dem Schiffe selbst einräumen[5]). Der Gläubiger hat ein dingliches Recht nur an dem Gelde oder an den dafür gekauften Waaren und propter in rem versionem am Schiffe, wenn etwa das Geld bereits in dasselbe hineingewandt war durch Benutzung zu Ausbesserungen etc., falls die Römer schon an solche Ausdehnung des Contracts gedacht haben, obwohl sie mir thunlich erscheint. Doch kann ein Mehreres und zwar ein ausdrückliches Pfandrecht sowohl am Schiffe wie an allen Gütern von dem Schuldner ausdrücklich eingeräumt werden, falls nur der Schuldner Eigenthümer des Schiffes und der Güter ist. Aber die Römischen Rechtsquellen halten sich in ihren Erörterungen hier so allgemein, dass man füglich auch den Fall sich denken darf, wo in einem fremden Schiffe, das mit fremden Gütern beladen ist, das von einem fremden Schuldner geliehene Geld versandt wird, und dann kann nun vollends weder von einer ausdrücklichen noch still-

---

5. Die L. 4. in f. C. l. c. beweist gar nichts. Die Meisten sind anderer Ansicht. — Unserer Meinung ist auch Koch. Preuss. Recht § 446, der aber auch das dingliche Recht an den Waaren läugnet.

schweigenden Verpfändung dieses dem Schuldner fremden Schiffes und Gutes die Rede sein.

Es war übrigens nicht selten, dass der Gläubiger einen Agenten zur Controle auf dem Schiffe mitreisen liess. L. 4. § 1. D. l. c.

Wenn das Geld und resp. die Waare keiner Gefahr, gleichviel aus welchem Grunde, ausgesetzt wird, so ist von der pecunia trajectitia nicht die Rede. Arg. L. 4. pr. D. l. c.

Wegen des Tragens der Gefahr von Seiten des Gläubigers darf sich nach Röm. Recht derselbe höhere als die gewöhnlichen Zinsen ausbedingen, nämlich centesimae usurae, d. h. 1 von 100 pro Monat = 12 pro Jahr [6]). Diese Zinsbeschränkung ist jetzt nicht mehr praktisch gültig. Doch laufen die höheren Zinsen immer nur für die Zeit, während welcher das Darlehn der Gefahr ausgesetzt ist, also so lange das Schiff in See war. L. 4. pr. D. h. t.

Uebrigens kann die Gefahr auch eine andere sein als die Seegefahr. Man spricht dann von einem foenus quasi nauticum, nur darf nach Römischem Recht unter dem Schein der Gefahrsübernahme kein Spiel beabsichtigt sein. (L. 5. D. l. c.)

Dieser ursprünglich Römische Contract kann füglich jetzt noch in der Praxis des Seerechts als üblich und diensam angesehen werden. Freilich ist seine Bedeutung und Wirksamkeit durch die Grossavanturei und die Bodmerei vielfach in den Hintergrund geschoben.

§ 189. Grossavanturei.

Der Grossavanturvertrag ist ein Darlehnsvertrag, wobei Jemand gegen hohe Zinsen Geld zu einer Seeunternehmung in Waaren in der Art leiht, dass der Darleiher ein dingliches Recht an der Waare hat, aber dafür die Seegefahr, welche die Waare trifft, übernimmt. Derselbe wird in England auch

---

6. In Bezug auf das Zinsmass galten im alten Röm. Rechte keine Beschränkungen und wurde obige Beschränkung auf Beschwerde einiger Kaufleute durch nov. 106 aufgehoben, aber durch nov. 110 wiedereingeführt.

Respondentia genannt[7]), obwohl man darunter gleichfalls die eigentliche Bodmerei auf die Waaren versteht. In Frankreich und auch anderwärts nicht selten scheint aber die Grossavanturei mit der Bodmerei zusammengeworfen zu werden. Unter contract à la grosse versteht man Grossavanturei wie Bodmerei.

Nicht gerade nothwendig ist es, dass der Borgende selbst mit den Waaren reise, obgleich es regelmässig der Fall ist.

Dieser Vertrag ist nun aus dem Bedürfnisse entstanden, zu Unternehmungen in Waaren, zu denen dem Einen die Geldmittel fehlen, diese von einem Anderen zu erhalten. Das Ziel ist, dass der Borgende durch die von ihm erst in Anregung gebrachte Speculation wegen seiner Mühe gewinne und dass zugleich der Geldvorstrecker, eben weil er das Geld darleiht und die Gefahr trägt, einen reichlichen Antheil am Gewinne durch höhere Zinsen erhalte.

Wesentlich ist, dass der Darleiher die Gefahr übernehme. Dafür darf er erstlich höhere Zinsen fordern und ist das Röm. Zinsmass von 12 pCt. jetzt gewiss nicht mehr als Schranke zu betrachten. Dafür hat er sodann ein dingliches Recht an den Waaren, obgleich es das Wesen der Grossavanturei nicht aufheben würde, wenn zugleich der Schuldner sich noch persönlich verpflichtete, da ja ein Theil der Gefahr sehr wohl in dessen Mangel an Vermögen liegen kann. Nur muss überhaupt wirklich eine Gefahr vorhanden sein, damit nicht das Geschäft in Wucher übergehe. Analogisch wird auch eine andere als die Seegefahr riskirt werden können, z. B. wenn Waaren durch gefährliche, von Räubern oder wilden Horden bedrohte Gegenden (in Karavanen) zu Lande transportirt werden oder wenn gerade bei dem und durch den Transport eine Gefahr des inneren Verderbs der Waaren zu riskiren ist, z. B. bei einem Transport von Früchten, leichtverderblichen Flüssigkeiten durch sehr heisse oder auch sehr kalte Gegenden. Doch wenn die Tragung einer bestimmten Gefahr verabredet ist oder dies aus den Umständen sich so ergibt, so trägt der Darleiher nur diese Gefahr und keine andere.

Wenn mehrere Personen zur Grossavanturei Geld vor-

---

7. Blackstone, com. lib. II. cap. 30

schiessen, so entsteht unter ihnen ein Societätsverhältniss mit seinen regelmässigen Wirkungen, oder falls die verschiedenen Darleiher nicht wussten, dass ihre Gelder gemeinschaftlich zu dem Waareneinkaufe verwandt wurde, eine communio incidens. Gewinn und Verlust werden pro Rata getragen.

Von Rechtswegen können die hohen Zinsen nur so lange laufen, als die Waaren der übernommenen Gefahr ausgesetzt sind.

Es scheint nun als ob dieser ganze Grossavanturei-Vertrag wesentlich nichts Anderes als eine Art der pecunia trajectitia sei. Siehe § 188. — Zugleich ist die Grossavanturei mit der Bodmerei verwandt und ihr sogar sehr ähnlich. Der Hauptunterschied ist, dass 1) bei der eigentlichen Bodmerei nicht bloss auf die Waaren, sondern auch auf das Schiff Gelder geliehen werden, 2) dass die Waaren bei der Schliessung der Bodmerei bereits vorhanden sind, 3) dass bei der Bodmerei die Gelder eben nicht zum Ankauf von Waaren, sondern zur Fortsetzung der Reise verwandt werden, 4) dass die Bodmerei mehr in Zeiten der Noth und irregulärer Weise aufgenommen wird, während die Grossavanturei als eine regelmässige kaufmännische Speculation erscheint, dass endlich 5) bei der Grossavanturei der Nehmer wie der Geber ein lucratives Geschäft zu machen hoffen, während bei der Bodmerei eigentlich nur der Geber durch die Prämie möglicher Weise profitirt, dagegen der Nehmer froh sein muss, wenn er durch das geborgte Kapital sich nur von grösseren Schäden befreit. Indessen macht man allerdings in dieser Beziehung nach der Praxis der meisten Seestaaten, sowie nach den ausdrücklichen Bestimmungen der Seerechte keinen Unterschied zwischen Grossavanturei und Bodmerei (auf Waaren) und spricht hier überall von Bodmerei. Siehe § 191. — Auch der Bielbrief ist verwandt mit der Grossavanturei. Siehe § 190.

§ 190. Der Bielbrief.

Unter Bielbrief, Beylbrief, Bylbrief versteht man allerdings sehr Verschiedenes. Einmal bezeichnet derselbe einfach die Urkunde über die Erbauung des Schiffes. Siehe Bd. I. § 43. Ferner versteht man auch darunter diejenige Urkunde, durch welche bei einem über ein Schiff geschlossenen Kaufe, wegen des Preises des Schiffes, zur Sicherheit der künftigen

Zahlung dieses creditirten Preises, das Schiff von dem neuen Eigenthümer dem alten Eigenthümer speziell verpfändet wird. Auch diese Art bietet keine juristische Besonderheit dar.

Hier verstehen wir unter Bielbrief die Urkunde, die über ein Darlehn geschlossen wird, welches zum Bau eines neuen Schiffes oder zur gewöhnlichen Ausrüstung eines Schiffes unter Verpfändung des Schiffes oder auch mit der Verbindlichkeit, dass das Schiff nicht eher vom Stapel laufen darf, als bis die Vorschüsse wiederbezahlt sind, gegeben wird. Siehe Bd. I. § 48 S. 98. Im Falle des Auslaufens vor der Rückzahlung ist die Bedingung häufig, doch nicht durchaus nothwendig, dass der Schuldner zur Zurückzahlung nur verpflichtet sein solle, wenn das Schiff wohlbehalten ankommt, in welchem Falle dann allerdings wegen der übernommenen Gefahr höhere Zinsen stipulirt werden können. Diese Art Bielbrief wird denn auch Bodmereibrief genannt. In England heisst der Biel- wie der eigentliche Bodmereibrief bottomry und wird davon Respondentia (§ 189 initio) unterschieden.

Von zwei wirklichen Bielbriefen geht der ältere dem jüngeren vor, was bei den eigentlichen im Nothhafen contrahirten Bodmereien umgekehrt ist. Doch muss wohl die Forderung aus dem Bielbriefe der Forderung aus dem jüngeren Bodmereibriefe nachstehen, sofern nachgewiesen wird, dass durch die Bodmereigelder das Schiff auch dem Darleiher aus dem Bielbriefe erhalten worden ist.

Hier sowohl wie bei der Grossavanturei versteht es sich von selbst, dass nur der totale Untergang des Objects dem Gläubiger sein ganzes Recht nehmen könne. In allen Fällen, wo etwas geborgen wird, hat er gewiss ein Recht darauf.

§ 191. Bodmerei im engeren Sinne [8]).

Der Bodmereivertrag ist derjenige Vertrag, bei welchem der Gläubiger auf ein Schiff (sammt dessen Fracht) und dessen

8. Spezialliteratur. Siehe auch § 188 Note und die Citate unter der Rubrik Absch. VIII. — J. D. v. Büren, praes. N. C. Lyncker, dissertatio de bodmeria ex utroque jure desumta (Jena 1679). —

Ladung oder auf das eine oder das andere ein Darlehn gegen eine bedungene Prämie in der Art hingibt, dass das Schiff oder resp. die Ladung oder beides zugleich verhaftet sein sollen, dass aber, wenn diese verpfändeten Objecte ganz oder theilweise zu Grunde gehen, der Darleiher den Anspruch auf sein Kapital und die Prämie verliert, soweit nicht von diesen Objecten etwas gerettet worden ist, und dass endlich der Schuldner bei glücklicher Ankunft der verpfändeten Gegenstände am Bestimmungsorte sowohl das Kapital wie die bedungene Prämie bezahlen müsse.

Nach allen neueren Seerechten (namentlich Englands, Nordamerikas, Preussens, Frankreichs, Spaniens, Hollands, Schwedens etc.) wird der Rheder sowie der Ladungseigenthümer zwar vor Allen als zur Verbodmung berechtigt angesehen, und muss man diesen Eignern von Rechtswegen, ihrer Befugniss zur Veräusserung überhaupt halben, die Befugniss zur Verpfändung nach Bodmerei zuerkennen. Indessen wird in diesen Seerechten einmal zumeist nicht gehörig die eigentliche Bodmerei von dem Bielbriefe und von der Grossavanturei unterschieden; sodann

J. Kentzler, diss. exhibens bodmeriam (Aurel. 1683). — H. Rademin, praes. H. Bodino, de bodmeria (Halle 1697). — J. Clericatus, quaestio de nova specie cambii maritimi (Venedig 1711). — Willenberg, de bodmeria (Ged. 1720). — van Esch, de contractu nautico apud nostrates bodmeria dicto. (Lugdun. 1817.) — Baldassaroni, trattato del cambio mar. (3. Bd. des Werks über Assecuranzen). — Verwer, Verhandlinge van't Recht der Hollantsche Bodemerijen (abgedruckt in dessen: Nederlants Seerechten. S. 151 ff. der 4. Ausg. Amsterdam 1764 und in einem Commentar über des Hugo Grotius: Juleitinge tot nederlants Rechtsgeleertheit Bd. III. Deel XI. bestehend). — Benecke, System des Assecuranz- und Bodmereiwesens Band IV. S. 401 ff., sowie auch schon Bd. I. S. 86 ff. — Emerigon traité des assurances et des contrats à la grosse. (Marseille 1783) tom II. — Allan Park, system of marine insurance (London 1787. 1800 und öfter) chap. 21. — Eulhardt, de credito navali (Göttingen 1808). — Eine gute Zergliederung des Vertrags gibt Bressoles in der Revue de législation (Paris 1841 p. 338) und über die allmälige Ausbildung des Vertrages ist Frémery, études de droit commercial p. 249. 278 nachzusehen.

wird doch wiederum in den genannten Seerechten vorzugsweise von der Befugniss des Kapitains zur Aufnahme der Bodmerei gesprochen, und endlich wird der Unterschied zwischen der durch den Eigner und der durch den Schiffer aufzunehmenden Bodmerei überall richtig anerkannt und festgehalten.

Der Schiffer ist aber nur im Nothhafen oder doch da, wo jene Eigner und deren ordentliche Stellvertreter nicht anwesend sind und nicht zur rechten Zeit herangezogen werden können, zur Aufnahme der Bodmerei befugt.

Ferner hängt der volle und eigenthümliche juristische Charakter der Bodmerei im Gegensatz von dem Bielbrief und der Grossavanturei vornämlich von der Contrahirung gerade im Nothhafen zum Zweck der Fortsetzung der Reise ab. Sodann hat die von den Eignern selbst contrahirte Bodmerei nur die Wirkungen der eigentlichen Bodmerei, wenn auch sie im Nothhafen und zum Zweck der Fortsetzung der Reise verbodmeten; sonst fällt ihre anderweitige Contrahirung von Darlehen auf Schiff und Gut mehr oder weniger theils mit der Grossavanturei, theils mit dem Bielbrief zusammen.

Demnach wird man füglich die eigentliche Bodmerei, vom wissenschaftlichen Standpunkte aus und eben zum Behufe der Aufdeckung des selbstständigen Charakters der Bodmerei im Unterschiede von jenen sehr verwandten seerechtlichen Instituten auf die Verpfändung von Schiff und Gut im Nothhafen und zwar vorzugsweise durch den Kapitain beziehen dürfen, da die Eigner von Schiff und Gut überhaupt selten im Nothhafen Bodmerei aufnehmen werden können, weil weder sie noch auch ihre Repräsentanten häufig dort anwesend sein werden.

Dieser Nothhafen braucht denn aber nicht immer ein Zwischenhafen zu sein, den der Schiffer auf der Reise hätte anlaufen müssen, sondern kann füglich auch der Bestimmungshafen sein, insofern der Schiffer zur Rückkehr nach dem Abgangshafen und vielleicht fürs Erste zur Fahrt nach einem anderen Bestimmungshafen sich genöthigt sieht, Geld auf Bodmerei aufzunehmen. Siehe § 198.

Unbedingt erforderlich ist aber zum Wesen des Bodmereicontractes, dass das verpfändete Object wirklich der Seegefahr ausgesetzt wurde und dass im Falle des Unterganges desselben der Gläubiger das dargeliehene Geld verliere, doch

lässt sich Letzteres noch eher modificiren. Wo aber diese Erfordernisse fehlen, da geht der Vertrag leicht in ein ander Geschäft über und nimmt namentlich leicht die Natur eines Wuchergeschäftes an. Pöhls l. c. 821. Daher bestimmt mit Recht das Spanische Handelsgesetzbuch Art. 828, dass, wenn die verbodmeten Objecte nicht der Gefahr ausgesetzt werden, der Contract nicht in Wirksamkeit trete.

Mit Recht erklärt aber das Spanische Recht l. c. Art. 827 zugleich den Bodmereicontract für null und nichtig, welcher auf Güter geschlossen wurde, die zur Zeit der Contrahirung bereits der Gefahr ausgesetzt waren, da ja möglicher Weise zu der Zeit diese Objecte bereits untergegangen sein konnten, man ferner bei einer Seegefahr häufig den Tag des Unterganges der einzelnen Objecte nicht leicht wird ermitteln können, es mithin allzu sehr an den nöthigen sicheren juristischen Fundamenten für die Entstehung eines Bodmereivertrages fehlt und der Vertrag am Ende hier nichts Anderes als eine Wette wäre.

§ 192. Geschichtliches.

Spuren des Institutes der Bodmerei finden sich schon in dem Consolato del mare cap. 104—6, sowie im Seerecht von Oléron Art. 122. Deutlich aber erst handelt davon das Wisb. Seerecht Art. 35. Dies spricht zwar nur von dem Rechte des Schiffers zur Veräusserung von den geladenen Gütern, indessen aus Art. 40 erhellt schon zur Genüge, dass eine solche Veräusserung auf den Boden des Schiffes geschehen konnte (musste?) und dass der Kaufmann dessentwegen — so verre die Bodem so veel to Lande bringt — ein Pfandrecht am Schiffe binnen Jahr und Tag hatte. Ausführliche Vorschriften über Bodmerei kommen auch schon vor in den Statuten von Marseille von 1254 [9]).

Die Bestimmungen des genannten Artikels des Wisbyschen Seerechts sind sodann übergegangen in die Hamburger Statuten von 1497 P. 10 und von 1603 lib. II. tit. 14. Artikel 7 [10]). In

9. Lib. III. cap. V. bei Pardessus, collection, vol. IV. p. 265.
10. cf. Langenbeck l. c. S. 35 und 272.

manchen sonst ziemlich umfangreichen Seerechten des 15. und 16. Jahrhunderts finden sich keine Spuren der Bodmerei, ohne dass man aber daraus mit Bestimmtheit folgern könnte, dass in den Landen jener Satzungen zur Zeit von deren Abfassung die Bodmerei noch nicht herrschend gewesen wäre.

Das Wort Bodmerei (Bodemerei oder Bodmerey, Engl. bottomry, Holl. bodemerije, Schwedisch Bodmeri, Dänisch Bodmerie[11]), kommt her von Bome, der Boden, Schiffskiel, bedeutet also ursprünglich ein Darlehn, was auf dem Boden des Schiffes haftet, wofür der Boden des Schiffes und da der Kiel hier wesentlich als Repräsentant des ganzen Seeschiffes erscheint, das ganze Schiff verpfändet ist. Ursprünglich bezog man demnach jedenfalls die Bodmerei nur auf die Verpfändung des Schiffes für ein darauf genommenes Darlehn, und erst späterhin dehnte man die Bodmerei auch auf die Verpfändung der Waaren aus.

Es scheint übrigens keinem Zweifel unterworfen werden zu können nach den Ausdrücken der alten Seerechte, welche zuerst der Bodmerei gedenken, dass eine Verpfändung der Gegenstände, auf welche das Darlehn gegeben wurde, schon im Mittelalter zur Zeit der Entstehung der Bodmerei stattgefunden habe[12]). Es liegt das schon im Namen der Bodmerei selbst und sodann heisst es schon im Wisbyschen Seerechte ausdrücklich, dass das Geld auf den Boden des Schiffes gegeben werde und dass an dem Schiffe der Kaufmann binnen Jahr und Tag sein Geld suchen müsse, womit doch unstreitig das Pfandrecht angedeutet ist.

---

11. Die Franzosen, Italiener und Spanier kennen das Stammwort selbst nicht, sondern haben für diesen Begriff andere mehr umschreibende Worte: contrat ou pret à la grosse; cambio maritimo; la gruesa ventura, welcher Spanische Ausdruck wörtlich geradezu Grossaventurei ist, worauf auch der Franz. Ausdruck geht.

12. Mittermaier, Deutsches Privatrecht § 310 und Fremery l. c. scheinen anderer Meinung.

§ 193. Allgemeine Natur der Bodmerei.

In der Bodmerei finden sich also nach den bisherigen Erörterungen vereinigt: ein Darlehn, eine Verpfändung und eine Art von Versicherung. Zur Sicherheit des Darlehngebers dient das Pfandobject und überhaupt die Verpfändung. Doch auch zum Besten des Darlehnnehmers gereicht diese Verpfändung, denn im Fall des Unterganges des Pfandobjectes ist er von aller weiteren Verbindlichkeit zur Zurückzahlung des Darlehns befreit. Die Verpfändung ist aber der Art, dass dadurch ein dingliches Vorzugsrecht nicht bloss gegenüber einfachen obgligatorischen Gläubigern, sondern in den meisten Fällen auch vor den übrigen dinglichen Gläubigern in Bezug auf den verbodmeten Gegenstand erworben wird. Demnach sind die gesetzlich gebotenen Förmlichkeiten in Bezug auf die Eingehung des Bodmereicontractes in den Particularrechten zwar nicht als absolut nothwendig angesehen für die legale Existenz des Contracts unter den Parteien, wohl aber in Bezug auf Rechte, die eine oder die andere Partei gegenüber Dritten aus dem Contracte herleiten will. Doch scheint es hier allerdings sogar auf die wörtliche Fassung der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen der einzelnen Seerechte vor Allem anzukommen, ehe man im concreten Falle eine Entscheidung abgeben kann. Siehe § 200.

Insofern der Darlehngeber die Gefahr einer Sache, die einem Anderen gehört, gegen eine Entschädigung übernimmt, so hat die Bodmerei eine gewisse Aehnlichkeit mit dem Versicherungsvertrage. Freilich trägt dabei auch der Darlehnempfänger eine Gefahr, denn geht seine Sache zu Grunde, so geht sie, trotz der Bodmerei, ihm zu Grunde und er bekommt keine Entschädigung. Aber die Gefahr, welche der Darlehnnehmer trägt, ist geringer als die, welche der Geber übernimmt, denn letzterer verliert alle seine Rechtsansprüche durch den Untergang einer fremden, nämlich der ihm verpfändeten Sache (Schiff oder Gut), während der Nehmer einfach nur die gewöhnliche Seegefahr seiner eigenen Sache (Schiff oder Gut) trägt nach der alten Regel: Casum sentit dominus, dafür aber auch das entnommene Darlehn nicht wieder zu bezahlen braucht. Sonst werden allerdings die Seegefahren in beiden Verträgen gleichmässig getragen und kann

auf die nämliche Weise in beiden diese Gefahrsübernahme modificirt werden. Sodann ist die Prämie bei der Bodmerei und bei der Versicherung vorhanden und wird deren Höhe durch die Dauer und besondere Beschaffenheit des Risico's, sowie durch die Umstände des concreten Falles in beiden näher bestimmt. Endlich bringen beide Verträge nur in sofern die ihnen eigenthümlichen Wirkungen hervor, als die verbodmeten oder resp. versicherten Sachen wirklich einer Seegefahr ausgesetzt sind, die unter den nämlichen Umständen und unter den nämlichen Ereignissen in beiden anfängt und endigt. Wegen der Verschiedenheiten beider Verträge siehe § 194.

Uebrigens kann der Bodmerei statt des Darlehns auch eine Miethe zum Fundamente dienen. Siehe § 195, sowie § 201 n. 2.

Wegen der Uebernahme der grossen Gefahr ist bei der Bodmerei es dem Gläubiger erlaubt, für das vorgestreckte Darlehn, trotz der Pfandsicherung, sich höhere Zinsen versprechen zu lassen. Doch entsteht der Zinsanspruch allemal erst durch ausdrückliche Verabredung und versteht sich keineswegs von selbst. Die Höhe der Zinsentschädigung für die übernommene Gefahr wird jetzt überall einzig der Willkür der Parteien überlassen, welchen hier durch die Gesetze keine Beschränkung auferlegt wird.

Mithin kann man die Bodmerei weder als ein blosses Darlehn ansehen, noch darf man darin vorzugsweise bloss eine Verpfändung erblicken, noch ist sie endlich mit dem Assecuranzvertrage (§ 194) zu vermengen. Vielmehr ist die Bodmerei gemischter Natur und ist als ein eigenthümliches, auf jenen verschiedenen Fundamenten sich selbstständig erhebendes seerechtliches Institut zu betrachten, zur Befriedigung ganz besonderer Bedürfnisse des Seeverkehres, welche weder durch das einfache Darlehn, noch durch die blosse Verpfändung, noch endlich selbst durch die Versicherung genügend befriedigt werden können.

Uebrigens heisst der Darleiher Bodmereigeber oder Bodmereigläubiger oder Bodmerist, der Darlehnempfänger aber Bodmereinehmer oder Bodmereischuldner. Die Zinsentschädigung heisst Bodmereiprämie oder schlechthin Prämie.

§ 194. Unterschied der Bodmerei von der Assecuranz und Pacotille [12].

I. Die Aehnlichkeiten zwischen Bodmerei und Assecuranz sind im vorigen § auseinandergesetzt. Hier sollen nur noch ihre Verschiedenheiten kurz angegeben werden.

1) Im Bodmereivertrage liefert der Darleiher vor Bestehung der Gefahr wirklich eine gewisse Summe, in der Assecuranz gibt der Versicherer entweder gar nichts oder doch nur, falls sich während der Reise wirklich ein Seeschaden zugetragen hat, nach wirklicher Bestehung der Gefahr.

2) Im Bodmereivertrage wird die Prämie erst nachträglich zugleich mit der Rückzahlung des Kapitals bezahlt. Bei der Versicherung erfolgt die Zahlung der Prämie im Voraus vor aller Gefahr; und sollte wirklich irregulärer Weise die Prämie nicht sofort bei Eingehung des Vertrags bezahlt werden, so erhält der Versicherer doch sogleich von Anfang an eine sichere Forderung, die er cediren kann; freilich bringt hier (wie auch bei der Bodmerei, obgleich dort in anderer Art) das Ristoreo manches Eigenthümliche. Ist aber einmal die Gefahr bestanden worden, so behält der Versicherer allemal seine Prämie und kommt ihm diese also auch allemal bei Erstattung von Seeschäden zu Gute, ja er behält sie, wenn auch kein Seeschaden während des Laufes der Gefahr auf der Reise sich zugetragen hat. Der Bodmerist verliert allen Anspruch auf Kapital und Prämie beim Untergange des verbodmeten Objectes, und hängt auch die Rückzahlung des Kapitals mehr oder weniger von dem Werthe des Erretteten bei partiellen Seeschäden ab.

---

12. Vergl. besonders Pardessus l. c. 887. 888. 889. 892. Auch Pöhls l. c. S. 830. Kent, comment. tom. III. p. 356. van Baerle, de contract. assec. et bodm. (Lugd. 1823). Boulay-Paty l. c. III. pag. 512. Guidon de la mer, chap. 19. Artikel 1. Blackstone, comm. II. c. 30. van Esch l. c. p. 43. Verwer l. c. ad § 1 u. 24 (Nederlands Seerechten p. 152 und 178 sq.), welcher erklärt: dat men de stipulatie van de Bodmerije confundeert met die van de Assecurantie, daer sy als nacht en dagh van elkanderen verschillen.

3) Wegen 1. und 2. ist es erklärlich, dass die Bodmereiprämie immer höher ist, als die Assecuranzprämie.

4) Bei der Bodmerei muss ein Pfand zum Grunde liegen und dient dies zur Sicherheit des Bodmeristen wegen der Rückzahlung des Kapitals und wegen der Prämie. Bei der Assecuranz ist von Anfang an keine Verpfändung vorhanden und tritt überhaupt kein dingliches Verhältniss zur versicherten Sache hervor, ausser nach wirklich bestandener Gefahr und nach wirklich erfolgten Seeschäden, etwa im Falle des Abandon's. Der Versicherer ist durch den Vorausempfang der Prämie überall schon sehr bevorzugt.

5) Dadurch dass der Bodmereigeber das Risico der verbodmeten Gegenstände übernimmt, contrahirt er, falls er nur erst das Darlehn gezahlt hat, weiter keine Verbindlichkeiten gegen den Entlehner; vielmehr ist dieser allein jenem nun zu Verbindlichkeiten verpflichtet, nämlich besonders zur Erstattung von Kapital sammt Prämie, wenn nicht das Bodmereiobject in der Gefahr untergeht. Der Versicherer macht sich aber gerade durch das Eingehen des Vertrages und resp. durch den Empfang der Prämie auf die Dauer der ganzen Gefahr dem Versicherten verbindlich, ihn für etwanige Verluste bis zum Belaufe der versicherten Summe zu entschädigen. Der Versicherte hingegen ist während der Zeit der Gefahr zu nichts als zur diligentia quam in suis rebus adhibere solet in Bezug auf das versicherte Object verbunden, wozu übrigens auch der Bodmereinehmer in Bezug auf das verbodmete Object verpflichtet ist: und zwar beide zumeist nur durch ihre Stellvertreter (nämlich der Rheder in Bezug auf das versicherte oder resp. verbodmete Schiff durch den Kapitain, der Ladungseigenthümer in Bezug auf das Gut durch den Supercargo oder durch den Kapitain).

6) Der Kapitain ist unter Umständen (§ 198) auch ohne besondere Erlaubniss und kraft seiner Stellung zu Schiff und Gut zur Schliessung der Bodmerei berechtigt, niemals aber ohne ausdrücklichen besonderen Auftrag zur Versicherung von Schiff und Gut.

7) Bei der Bodmerei muss der Darlehnempfänger den Beweis liefern, dass der verbodmete Gegenstand unterge-

gangen[13]) oder doch nach und durch Bestehung der Gefahr nur noch weniger werth sei, als die Bodmereisumme nebst Prämie, falls er sich gegen die Klage des Bodmeristen ganz oder theilweis schützen will[14]). Der Bodmerist hat nur, wenn er trotz des Unterganges des Objectes seine Forderung durchsetzen will, gegen die etwanige Einrede des Empfängers zu beweisen, dass er die Gefahr, in welcher das Schiff oder Gut untergegangen oder auch nur verschlechtert ist, nicht zu vertreten gehabt habe. — Bei der **Assecuranz** muss der Versicherte seinen Schaden beweisen und hat dann eine Forderung auf Zahlung gegen den Versicherer, dem seinerseits allerdings ähnliche Einreden wie dem Bodmeristen zustehen.

8) Endlich abgesehen davon, dass die Assecuranz nicht bloss im Seerecht und zur Sicherung gegen Seegefahr vorkommt, wogegen die Verbodmung einzig ein Institut des Seerechts ist und nur bei Uebernahmen von Seegefahr gewöhnlich ist, — ist der Assecuranzvertrag weit verbreiteter und allgemeinerer Natur, als der Bodmereicontract, indem jener zur Sicherheit gegen jede mögliche Seegefahr allgemein und ordentlicher Weise von allen Schiffsrhedern und Befrachtern fast auf alle Reisen abgeschlossen wird, während die Bodmerei nur in gewissen besonderen Fällen und zwar die

13. So ausdrücklich das Span. Recht l. c. Art. 831. Auch Pöhls l. c. S. 852 ist unserer Ansicht.

14. Pardessus l. c. n. 889 mit 913 verlangt, dass der Bodmereigeber die glückliche Ankunft oder jede andere Ursache zur Exigibilität seiner Bodmereiforderung beweise. Er beruft sich auf Code d. c. Art. 325, wo aber hiervon nichts steht. Es wäre das überhaupt hart. Es steht jedenfalls dem Bodmeristen die Vermuthung zur Seite, dass das Schiff wohlbehalten angekommen sei. Folglich hat nicht er, sondern der Gegner den Beweis zu liefern. Sodann kann ja der Bodmereinehmer und resp. der Kapitain diesen Beweis sehr leicht führen durch Journal und Verklarung. Wozu drum erst dem Bodmeristen einen Beweis der glücklichen Ankunft abfordern, dem gegenüber nun erst ein Gegenbeweis aus jenen Beweismitteln zu liefern wäre! Es führt das nur zu unnützen Weitläufigkeiten, besonders da der Bodmerist zumeist entfernt von dem Orte der Bodmereiaustragung wohnt.

eigentliche Bodmerei sogar nur im Nothhafen abgeschlössen wird. Auch die Nothwendigkeit der grossen Höhe der Bodmereiprämie hindert schon die Verbreitung des Bodmereiinstitutes und lässt es immer als Ausnahme im Seeverkehr erscheinen [15]).

II. Der Bodmereivertrag ist ferner nicht zu verwechseln mit dem Pacotillevertrage, der je nachdem die Clauseln desselben beliebt werden, entweder eine Commission oder ein Vertrag auf Verkauf und Wiedereinkauf (Retouren), auf gemeinschaftlichen Gewinn ist. Der Darleiher bleibt bei der Pacotille bis zum Verkauf Eigenthümer seiner Güter und wird durch die Vermittelung des Pacotillenehmer Eigenthümer der durch den Verkauf der Pacotillegüter erlösten Gelder und im Fall der Retouren Eigenthümer der wieder mit diesen Geldern angekauften neuen Waaren. Siehe § 195 n. II. — Auch ist von besonderer Uebernahme einer Seegefahr nicht die Rede, denn Nehmer wie Geber der Pacotille tragen die Seegefahr einfach nur als Eigenthümer. Endlich ist auch keine Prämie vorhanden, denn der Vortheil der beiden Contrahenten aus dem Geschäfte ist entweder nur ein Gewinn aus dem Commissionshandel oder der Gewinnantheil aus der Societätsunternehmung. cf. Band I. § 78, sowie Pardessus l. c. n. 891.

---

15. Trotz dieser charakteristischen Unterschiede zwischen beiden Contracten sind sie häufig miteinander mehr oder weniger vermengt worden. Selbst Benecke l. c. ist nicht frei von solcher Vermengung. Namentlich haben sich Französische Autoren öfter darin gefallen, die Bodmerei nach dem Muster der Assecuranz zu beurtheilen und zur Zeit der Redaction des Code de commerce konnte man noch glauben, dass eben wegen der Verwandtschaft beider Contracte die Bodmerei und Assecuranz unter Einem Titel abgehandelt werden müssten. Zwar wurde, aus ziemlich seichten Gründen, zuletzt diese Verbindung denn doch nicht beliebt, indessen finden sich im Code noch manche Spuren einer Vermengung beider Institute. Vergl. Observations des tribunaux I. p. 342. Annalyse raisonnée des obs. des trib. p. 81. Boulay-Paty III. p. 12. Siehe auch Exposé des motifs der Sitzung v. 8. Sept. 1807 ganz im Anfange.

§ 195. Sachen, die auf Bodmerei geliehen werden können[16]).

I. Dies ist allerdings vorzugsweise Geld. Doch können auch alle anderen Sachen, die nach einem allgemeinen Werthe abgeschätzt werden können und also mehr oder weniger einen fungibelen Charakter an sich tragen, auf Bodmerei gegeben werden. Doch wird hier immer nur deren Marktpreis am Orte der Bodmereiaufnahme oder ein anderer von den Parteien festgesetzter Geldpreis als das eigentliche Object des Bodmereidarlehns angesehen werden können. Auch wenn von einem Gläubiger dem Schiffer eine beliebige Sache, ein Pferd, ein Pfanddocument etc. hingegeben würde, damit der Schiffer diese Sache erst verkaufen solle, um durch den Erlös das nöthige Geld zu erhalten, würde man von einer Bodmerei sprechen können, falls nur jener Gläubiger sich die Verbodmung bei der Hingabe ausdrücklich ausbedungen hat.

Am wenigsten läuft es aber dem Wesen des Bodmereicontracts zuwider, dass der Nehmer eigentliche Wechsel oder Waaren empfängt, die er gleichfalls erst in Geld umsetzen muss, um sich wirklich die Mittel zur Instandsetzung des Schiffs zu verschaffen. Aber ich würde es dem richterlichen Ermessen anheimstellen, die angebliche Höhe des Bodmereidarlehns in allen solchen Fällen, wo vom Bodmeristen nicht baares Geld gegeben ist, zu controliren, um wucherliche Bedrückungen möglichst abzuschneiden. Doch bin ich allerdings nichtsdestoweniger der Ansicht, dass der Richter auf diese gewagten Handelsspeculationen keineswegs schlechthin den gewöhnlichen Massstab einfacher Geschäfte unter Privatleuten anwenden dürfe. Der Handelsrichter muss hier den eigentlichen Handelsverkehr von jeder anderen Art des Verkehres unterscheiden.

II. Regel ist es nun zwar allerdings, dass die auf Bodmerei geliehenen Sachen von der Art sind, dass sie vertretbar, fungibel, ja gewöhnlich verbrauchbar sind und dass der Nehmer nicht gehalten werde, sie in Natura zu restituiren. Ferner der

---

16. cf. Pardessus l. c. n. 891.

Nehmer wird in der Regel Eigenthümer der auf Bodmerei geliehenen Sachen.

Indessen darf doch wohl nicht behauptet werden, dass man einer Convention keine juristische Wirkung beilegen könne, welche dahin geht, dass 1) Jemand Sachen zum Behufe der Wiederinstandsetzung des Schiffes, wie z. B. Segel, Taue, Anker etc. bloss zum Gebrauch hingibt, und 2) dass der Nehmer sie in Natura wieder zurückliefern muss, falls sie nicht durch Seeunfälle zu Grunde gehen, wobei es denn verschieden bestimmt werden kann, wer die blosse Verschlechterung der so geborgten Sachen zu tragen habe, ob der Nehmer oder der Geber, obwohl bei Mangel besonderer Verabredung hier das Letztere (wegen der Entschädigung durch die Prämie) als Regel anzusehen ist; 3) dass ferner der Geber eine gewisse Prämie für den verstatteten Gebrauch erhalte, falls die Sachen nicht zu Grunde gegangen sind; auch würde man die Zahlung der Prämie nicht bloss von der Rettung der Sachen, sondern von der glücklichen Ankunft des Schiffes entweder am Bestimmungsorte oder auch auf der Rückreise im Hafen der Bodmereiaufnahme füglich abhängig machen können; 4) dass endlich der Nehmer zur Sicherung des Zurückempfanges seiner Sachen im Falle glücklicher Rückkunft ein Pfandrecht an Schiff oder Ladung oder an Beiden erhalte.

Mir scheint nichts entgegen zu stehen, solche Convention als eine irreguläre Art der Bodmerei anzusehen. Pardessus l. c. 891 sieht fälschlich darin nur eine Miethe. Falls man aber dies auch annehmen wollte, so ist doch wiederum eine ganz eigenthümliche Art von Miethe hier vorhanden, die man nicht anders denn als Bodmereimiethe bezeichnen muss.

Auch scheint mir die Irregularität, dass der Bodmereinehmer nicht Eigenthümer der zum Gebrauch gegebenen Sachen hier werde, nicht der Art zu sein, dass dadurch die Annahme eines Bodmereivertrages unmöglich gemacht würde, da alle anderen wesentlichen Erfordernisse vorhanden sind.

§ 196. Gegenstände, die verbodmet werden können.

I. Alles was ganz oder theilweise durch Seeunfälle verderben oder untergehen kann, das kann (wie Gegenstand der Seeassecuranz, so) Gegenstand der Verbodmung sein. Doch mit

folgender Beschränkung, namentlich der Versicherung gegenüber. Da nämlich das Bodmereidarlehn die reelle Verpfändung oder Hypothesirung der verbodmeten Sachen erzeugt, so müssen diese Sachen verkäuflich sein: was bei der Versicherung, da hier von Anfang an keine Verpfändung vorliegt, nicht nothwendig ist. Demnach kann man das Leben und die Freiheit einer Person zwar versichern, dagegen nicht verbodmen. Pardessus l. c. n. 892.

II. Doch ist es nicht durchaus nothwendig, dass die verbodmete Sache eine körperliche sei. Man könnte füglich auch auf eine Forderung auf Bodmerei entlehnen, falls nur dieselbe irgend einer Seegefahr ausgesetzt würde. Dies ist, freilich selten, der Fall mit der (bereits verdienten) Fracht oder mit dem (bereits gemachten) Gewinn auf versandte Waaren. Code d. c. arg. Art. 320. Pardessus l. c. Siehe auch § 197. II.

III. Es ist nicht nöthig, dass der Gegenstand der Bodmerei im Abgangshafen schon eingeschifft werde, wenn die Einschiffung nur an dem Orte und zu der Zeit geschieht, von wo der Geber, in Folge besonderer Verabredung, das Risico auf sich zu nehmen hat.

IV. Zur Gültigkeit des Bodmereidarlehns ist auch nicht nöthig, dass der Geber die nützliche Verwendung der Bodmereigelder darthue. Der Nehmer kann seinerseits das Geld verwenden, wie er es in seinem Interesse am zweckdienlichsten hält. Indessen muss der Geber gewiss beweisen, dass im Augenblicke, wo das Risico für den Geber beginnen soll, Sachen der angegebenen Gattung, auf welche die Verbodmung hat geschehen sollen, dem Risico wirklich ausgesetzt waren; nur darf man diesen Beweis dem Geber gewiss nicht gegenüber dem Nehmer zumuthen, sondern nur dritten Personen, die aus irgend einem Grunde auf die verbodmeten Sachen einen Anspruch machen. Der Nehmer würde ja in allen Fällen, wo der Gegenstand der Verbodmung zu jener Zeit gefehlt hätte, in culpa sich befinden, ja oft als ein Betrüger erscheinen [17]).

Selbst wenn der Bodmerist nur mit dem Kapitain bei der eigentlichen Bodmerei im Nothhafen contrahirte, braucht er die

---

17. Pardessus l. c. 893. Code de com. Art. 329. Span. Handelsgesetzbuch Art. 831.

wirkliche Verwendung der Bodmereigelder zum Besten von Schiff und Gut nicht darzuthun. Die schlechte Verwendung, der Missbrauch mit dem geliehenen Gelde von Seiten des Kapitains kann den Darleiher seines Rechts an sich nicht berauben. Doch wenn die Committenten des Kapitains beweisen, dass der Geber in Bezug auf das Factum der Nichtverwendung in mala fide war, dass er also um des Kapitains Nichtswürdigkeit wusste, oder gar mit ihm unter einer Decke stak etc., so versteht es sich, dass die Bodmerei ungültig ist. Das ist im Wesentlichen auch Englische und Nordamerikanische Praxis [18]) und ausdrückliche Bestimmung des Preuss. Rechts l. c. § 2388, wornach der Bodmerist sich nun nur an den Schiffer halten kann, ja nach § 2389, im Fall dass er sich mit dem Schiffer zum Schaden der Rheder und Befrachter verstand, muss er diese als Selbstschuldner entschädigen und gilt als Betrüger.

V. Dagegen ist durchaus nothwendig, dass wenigstens in Bezug auf die von dem Kapitain constituirte Bodmerei der Geber die Nothwendigkeit der Darlehnsaufnahme zum Besten von Schiff und Gut beweise [19]).

VI. Gegenstände der Verbodmung sind demnach füglich 1) das Schiff, 2) die Fracht, 3) die Ladung oder 4) Mehrere dieser Gegenstände zusammen [20]).

§ 197. Im Einzelnen.

I. Verbodmung des Schiffs. Vorzugsweise darf gegenwärtig das Schiff verbodmet werden. Dies kann ohne Einschränkung geschehen und begriff man dann unter diesem generellen Ausdruck Schiff nicht bloss Rumpf, Kiel, sondern auch alles Schiffsgeräthe, Segel, Masten, Taue etc., alles Schiffszubehör, selbst Proviant und Munition (Span. Recht l. c. Art. 818.

---

18. Abbott l. c. S. 139. Molloy, book II. ch. 11. § 11. Sir W. Scott in the case of the Gratitudine, Mazzola, 3 Robinson's, adm. rep. 272. — Kent l. c. S. 172. Bell's comm. vol. I. 529, Note. — In Bezug auf Schottland im Fall Boyle v. Adam vor der Schottischen Admiralität 1801.
19. Dafür sprechen alle Citate der vorigen Note.
20. Span. Recht l. c. 817—19. Holl. 574.

Holl. Recht Art. 575), sowie von allen diesen Gegenständen Alles das, was während der Reise substituirt wird (Code de com. fr. 334). Man kann aber auch diese verschiedenen Gegenstände getrennt und beschränkungsweise verbodmen, die dann in solchem Falle als eben so viel getrennte Körper angesehen werden können. Dadurch allein, dass man statt des Namens Schiff im Bodmereibriefe den Ausdruck Kiel oder Rumpf oder Casco sich bedient, folgt aber nicht, dass nur eine Spezialverbodmung vorliege, sondern es sind diese Ausdrücke auf die Totalität des Schiffes selbst mit Einschluss des Zubehörs und der Geräthe zu beziehen [21]).

Auch ein ideeller Theil des Schiffes kann verbodmet werden, und der Mitrheder kann füglich nur seine Part verbodmen. Das ganze Schiff kann von allen Rhedern zusammen, sowie von dem Director und im Nothhafen vom Kapitain verbodmet werden.

Auf die Schiffspart eines Mitrheders können die übrigen Rheder oder der Director, auch wider des Eigenthümers Willen, Bodmerei nehmen, wenn derselbe den schuldigen Beitrag zur Ausrüstung oder Ausbesserung des Schiffs verweigert oder zur Ungebühr verzögert. Preuss. Landrecht II. 8. § 2368 (Schwed. Seerecht IV. 2.), sowie, wenigstens nach der erforderlichen gerichtlichen Aufforderung, Holl. Recht Art. 580.

Die Beantwortung der Frage, ob bei einer Gesammtverbodmung des Schiffes von selbst die Fracht mit verbodmet sei, siehe sub II.

II. Verbodmung der Fracht. Das Verbot der Verbodmung der erst zu verdienenden Fracht, welches das Span. Recht l. c. Art. 819, sowie der Code de com. fr. Art. 318 und schon Ordon. 1681 Art. 3. (III. 5.) ganz allgemein aufstellen und das Holl. Art. 578 so modificirt, dass die zu verdienende Fracht allein nicht verbodmet werden dürfe, lässt sich rationell wohl nicht rechtfertigen. Der Nehmer soll, nach allen drei Seerechten

---

21. Doch kommt es wohl hier auf den Sprachgebrauch jedes Landes besonders an. Das Holl. Recht l. c. Art. 574 unterscheidet ganz bestimmt: die Bodmerei des Cascos und des Kiels sowohl von der Bodmerei der Takelage und der übrigen Schiffsgeräthe, als auch von der Bodmerei des Kriegsgeräths und der Lebensmittel. Siehe aber Pardessus l. c. n. 758 vergl. mit Art. 892, sowie Span. Recht Art. 818, welches ausdrücklich für unsere Ansicht ist.

hier überall nur zur Rückzahlung des Kapitals und zwar nach Franz. und Holl. Rechte ohne alle Zinsen, nach Spanischem ohne Prämie verbunden sein. Uebrigens erstreckt sich dies Verbot der drei Seerechte zugleich auf die Verbodmung des mit den Waaren erst zu machenden Gewinnes und hat resp. dieselben Wirkungen. Da aber die Fracht im Fall der Lieferung der Waare bezahlt wird, also existirt, und sie eben nur im Falle der Seegefahr, in Bezug auf welche ja gerade die Bodmerei eingegangen wird und welche eben der Bodmerist überall zu tragen hat, möglicher Weise ausfallen kann: so kann man die Fracht füglich nicht als etwas so Ungewisses ansehen, dass darauf keine Bodmerei gegeben werden dürfte. Ja ich sehe wirklich keinen Grund ab, wesswegen man sie nicht auch versichern sollte, was Manche gleichfalls behaupten[22]). Ebenso möchte ich die Ausdehnung des Verbodmungsverbotes in den genannten Seerechten auf den zu machenden Gewinn als unbegründet ansehen, denn auch dieser hängt ja wenigstens vorzugsweise von dem glücklichen Bestehen der Seegefahr ab. — In beiden Fällen kann natürlich nur eventuell von einer Hypotheeirung zur Sicherung des Bodmeristen die Rede sein und wird man nur sagen dürfen, dass der Nehmer eben wegen der geringeren Sicherheit des Nehmers, ferner weil er auch noch andere als Seegefahr riskirt, nämlich die Schwankungen der Handelsconjuncturen, hier überall sich eine grössere Prämie werde stipuliren lassen müssen.

Das Preuss. Allgem. L. R. II. 8. § 2369 erklärt aber, dass überhaupt die Bodmerei auf die Fracht allein nicht stattfinden dürfe und lässt beim Dagegenhandeln sogar das Kapital zum Besten der Seearmen verfallen sein.

Nach der Praxis einiger Länder[23]) wird, wie bei der Havariegrosse, so auch hier, die Fracht als ein Theil des Schiffes so

---

22. Emerigon l. c. p. 474. Baldasseroni l. c. tit. IV. p. 59.
23. Nach dem alten Preuss. Seerechte von 1727 cap. 8. Art. 6. ganz ausdrücklich und nach dem Preuss. Allgem. Landrecht II. 8. (arg. § 2428, § 2369 und § 2359) wie es scheint. Das Span. Recht l. c. Art. 820 setzt fest: Nachdem die Fracht verdient ist, kann sowohl dieselbe, wie der an der Ladung gemachte Gewinn zur Bezahlung der Darlehen auf Bodmerei exequirt werden, und zwar die Fracht für das Darlehn auf das Casko und den Kiel des Schiffes, und der Gewinn an der Ladung für die auf selbige verbodmete Summe.

angesehen, dass bei einer allgemeinen Verbodmung des Schiffes die Verbodmung der Fracht stillschweigend mit inbegriffen sein soll. Nach allgemeinen Rechtsgründen lässt sich auch gegen diese Verbindung von Schiff und Fracht nichts einwenden. Da aber manche Seerechte (siehe jedoch Note 23.) die Verbodmung des Schiffes und die der Fracht ausdrücklich auseinander halten, also hier überall an eine fundamentale Trennung von Fracht und Schiff gedacht werden darf, so möchte ich nach solchen Seerechten die angedeutete stillschweigende Mitverbodmung der Fracht wenigstens bezweifeln. Namentlich aber scheinen mir die Bestimmungen mancher Seerechte, dass nur ein bestimmter Theil des Schiffswerthes verbodmet werden dürfe, es zu rechtfertigen, dass man hier jene Trennung festhalte, da ja hier der Bodmerist durch das Schiff selbst von Anfang an eine viel grössere Sicherheit hat, obgleich gerade das Span. Seerecht (siehe die vorige Note 23) hierin inconsequent ist. Auch in England und Nordamerika scheint man nur eine ausdrückliche Verbodmung der Fracht anzunehmen [24]).

Nach Franz. Rechte soll gleichfalls, nach Pardessus l. c. n. 922, der Bodmerist des Schiffs die Fracht der geborgenen Güter beanspruchen dürfen; Pardessus beruft sich dabei auf die Analogie der Assecuranz nach Artikel 386 des Code de commerce, wo aber davon eigentlich nichts steht. Siehe auch Span. Recht l. c. Art. 818.

Wenn übrigens durch eine freilich nur seltene Stipulation die eine Bodmerei auf das Casco, die andere auf das Zubehör (also namentlich die Geräthschaften) des Schiffes getrennt geschlossen wurde, so könnte dann, wenn man einmal die Fracht mit dem Schiffe allemal zugleich als verbodmet ansieht, es keinem Zweifel unterliegen, dass die Fracht zwischen beiden Bodmeristen zu theilen und dem Geber auf das Zubehör, im Verhältniss des Werthes dieses Zubehörs zum Casco des Schiffes, ein Theil der Frachtgelder zuzusprechen sei; denn das Schiffszubehör nicht weniger wie das Casco haben die Fracht verdienen helfen. — Ferner wird der Nehmer selbst die vorausbezahlte Fracht an den Geber überliefern müssen. — Doch ist selbstredend überall zuvor von der Fracht die Volksheuer nebst den aufgewandten Reisekosten abzuziehen. Vergleiche Code de com. fr. Art. 386 und Pardessus l. c.

24. Vergl. Abbott (6) S. 129. Cases the Gratitudine, Mazzola, 3 Robinson's adm. rep. 240. Jacob, Baer, 4 Rob. l. c. 245. Kent l. c. S. 173

Dagegen scheint mir der an der Waare wirklich gemachte Gewinn ein so nothwendiger Bestandtheil der Waare selbst zu sein, dass der Bodmerist auf die Ladung sich auch ohne alle besondere Verabredung wird unbedingt an denselben halten können, wie überhaupt an den ganzen Erlös des verpfändeten Gutes bis zum Belaufe der Bodmereisumme nebst Prämie. Siehe das Span. R. in der Note 23.

III. Verbodmung der Ladung. Entweder kann die ganze Ladung oder ein aliquoter Theil derselben oder einzelne Partien, Arten etc. verbodmet werden. Oft werden die Waaren nach ihrer Beschaffenheit und Gattung namentlich angeführt. Doch versteht sich eine Verbodmung der ganzen Ladung regelmässig wohl schon aus dem Ausdruck: Verbodmung der Ladung oder der Güter (cargaison, chargement, facultés). Dagegen wenn ausdrücklich nur Kaufmanns- oder Handelsgüter verbodmet sind, so ist natürlich die übrige Ladung frei. Das Wort Pacotille bezeichnet gleichfalls nur gewisse Theile der Ladung, die speziellen Abladern gehören und sind bei einer speciellen Verbodmung der Pacotille nicht auch die übrigen Güter, namentlich auch nicht des Pacotilleeigenthümers im Schiffe als verbodmet anzusehen.

Da Schiff und Gut nicht als juristische Einheit allgemein betrachtet werden können, so versteht sich eine Gesammtverbodmung von Schiff und Gut nie von selbst, sondern kann nur durch die ausdrücklichsten Bestimmungen der Parteien hervorgehen [25]).

Das Preuss. Recht § 2406 bestimmt aber: dass für die vom Schiffer im Nothhafen genommene Bodmerei Schiff und Ladung zugleich verhaftet sind, wenn nicht das Gegentheil im Bodmereibriefe festgesetzt ist.

---

25. Vergl. Pöhls l. c. 820. Die von Casaregis für das Gegentheil angeführte L. 34. D. de pign. (20. 1.) passt schon deshalb nicht, weil der Schiffer nicht sein Eigenthum verpfändet und im Fall einer Verbodmung durch den Rheder oder durch den Ladungseigenthümer der eine in der Regel nicht zugleich Eigenthümer von Schiff und Gut zusammen ist.

IV. Die Verbodmung von Schiff, Fracht und Gut insgesammt oder doch des Einen mit dem Anderen kann nur durch ausdrückliche Verabredung erfolgen. Der Bodmerist erhält dann ein solidarisches an allen diesen Objecten, die ihm gegenüber ein ungetheiltes Ganzes bilden. — Sind dagegen Schiff, Fracht und Gut alle einem Bodmeristen verpfändet, aber jedes dieser Objecte einzeln und besonders, so haftet das eine nicht für das andere, wenn dieses untergeht, sondern es bestehen mehrere getrennte Bodmereiforderungen und der Gläubiger kann sich an das einzelne Object nur bis zum Belaufe der gerade darauf verbodmeten Summe halten.

V. Verbodmung eines Werththeiles. Im Zweifel ist allerdings anzunehmen, dass der verbodmete Gegenstand ganz hafte, und darf man in der Regel den ganzen Werth des Gegenstandes am Orte des geschlossenen Contractes auf Bodmerei nehmen. Preuss. Recht II. 8. § 2374, Holländ. Recht arg. Art. 576. Es bestimmen aber manche Seerechte noch ausdrücklich und ist das als der Natur der Bodmerei entsprechend anzusehen, dass bei jeder Geldaufnahme auf Bodmerei für eine Summe, die den Werth der haftenden Gegenstände übersteigt, der Contract bis zum Belaufe des Werthes der verbodmeten Gegenstände als Bodmerei gültig bestehen könne, dass aber der Ueberschuss der aufgenommenen Summe nur als einfaches Darlehn gelte und bloss mit den gesetzlichen Zinsen zurückgefordert werden könne. So der Code de com. Art. 317 und das Holl. R. Art. 576, nach welchen Seerechten l. c. und nach Ord. de la m. 1681 Art. 3. (III. 5.) es auch in der Willkür des Bodmeristen liegt, im Fall des Betruges von Seiten des Schiffs- oder Ladungseigenthümers den Vertrag für nichtig erklären zu lassen, worunter nach der Ordonnanz zu verstehen ist, dass der Nehmer, selbst trotz des Unterganges des verbodmeten Objectes, zur Rückzahlung der vollen Summe verpflichtet ist. Mit diesen Bestimmungen stimmt im Allgemeinen das Span. Recht überein (Artikel 823), verurtheilt aber den betrügerischen Nehmer nur: auch von dem Ueberschusse die bedungene Bodmereiprämie zu zahlen. Freilich ist dabei die besondere Bestimmung des Span. Rechts Art. 822 zu berücksichtigen: dass überhaupt nur das Schiff (das Casco und der Kiel, wie es heisst) zu Dreiviertel des Werthes verbodmet werden darf, wogegen nach demselben Artikel Güter

zum vollen Werthe im Hafen der Bodmereiaufnahme verbodmet werden dürfen [26]).

Das Preuss. Recht l. c. § 2374 und 75 setzt eigentlich immer nur den Fall des Betruges voraus und legt dann den Bodmereinehmer auf, den Ueberschuss auch im Fall des Unterganges der Sache, mit 6 Procent Zinsen zurückzugeben. Siehe Band II. § 207. sub. III.

Das Engl. Recht ist hier sehr singular und gilt, so viel ich weiss, auch in Nordamerika. Wenn nämlich auch die dargeliehene Summe das Interesse des Nehmers an dem Schiffe und consequent an anderen verbodmeten Objecten überschreitet, so gilt der Bodmereicontract doch, nur nicht in Bezug auf Engl. Unterthanen bei Gelegenheit von Reisen nach und von Ostindien; denn diese sollen in solchen Fällen selbst bei dem Untergange des Schiffes, wegen des Ueberschusses der entliehenen Summe, nebst allen anderen Kosten, namentlich der Versicherung — Alles im Verhältniss der Summe dieses Ueberschusses — haften; der Darleiher soll hier allein das Recht an den geborgenen Sachen haben, soll allein das Geld so hoch versichern dürfen, der Borger nur bis zum Belaufe seines Interesses. 19. Georg II. c. 37. § 5. Abbott (6) l. c. n. 10. S. 131. Es gilt dies übrigens sowohl bei bottomry als bei respondentia.

VI. Nach Preuss. Recht l. c. II. 8. § 2376 darf weder der Rheder noch der Befrachter Bodmerei über Gegenstände schliessen, die bereits zu ihrem vollen gemeinen Werthe versichert sind; sie müssen sonst unbedingt das Darlehn zurückzahlen

26. Merkwürdig sind die Bestimmungen des Schwedischen Seerechts Abtheil. IV. c. 2: — — Ist der Schiffer in der Fremde und kommt durch allerhand Unglück von der See, Feinden oder anderen Zufällen in grosse Noth und Verlegenheit, und weiss keinen anderen Ausweg, sich zu helfen, hat er Macht, soviel auf Bodmerei aufzuleihen, als der vierte Theil des Schiffes werth ist; sollte aber die Noth grösser sein, so mag er auch mehr aufleihen; jedoch ist er verpflichtet, solche Noth zur Genüge zu beweisen, wenn es gefordert wird. — Kann nun ein Schiff in solchen Fällen nichts auf Bodmerei bekommen: so mag er von dem Gute, das er führt, so viel nehmen und zu seiner Nothdurft verkaufen, als sich auf den vierten Theil des Schiffes belaufen kann.

(mit 6 Procent Zinsen). Pardessus l. c. n. 893 hält dies auch für Franz. Recht unter der sehr schwachen Berufung auf Code de com. Art. 316. 317 und fügt consequent hinzu, dass aber der Werth, den die Sache über die Versicherungssumme hat, verbodmet werden dürfe.

Ich halte nun jedenfalls diese Bestimmungen für in der Billigkeit begründet. Der Nehmer würde sonst gegen die alte juristische Regel ex duabus lucrativis causis zugleich in Bezug auf dasselbe Object privilegiret und[27]) so gegenüber dem Geber zu sehr im Vortheil sein. Dagegen halte ich die Ausnahme für nothwendig und durch das Wesen des Seeverkehres gerechtfertigt, dass im Nothhafen, zur Fortsetzung der Reise, auch bereits versicherte Sachen zum vollen Belauf ihres Werthes verbodmet werden dürfen. S. § 198 n. XIII.

Das Spanische, Holl. und Englische Recht enthalten hierüber nichts. Doch siehe Span. Recht arg. 837.

VII. Nach allen Seerechten darf die Volksheuer nicht verbodmet werden, nach Preuss. Recht § 2370. 71. sogar bei Verlust des Darlehns zu Gunsten der Seearmen. Holl. Recht Art. 577, wo es heisst: auf den Sold oder die Reisegelder der Seeleute oder Matrosen darf kein Geld auf Bodmerei dargeliehen werden und so wörtlich der Cod. d. c. Art. 319. — Span. Recht Art. 821. Dagegen machte die Franz. Ordon. von 1681 Art. 5. (III. 5.) die eigenthümliche Bestimmung, dass die Volksheuer nicht verbodmet werden könne anders als in Gegenwart und mit Zustimmung des Kapitains, bei Strafe der Confiscation und 50 Livres Strafe. Auch ist wohl noch jetzt wie jedes andere Darlehn, so auch das Bodmereidarlehn eines Seemannes nach Franz. Rechte gültig, wenn es in Frankreich vom Marineadministrator und im Auslande vom Consul legitimirt wird und wenn ihm die in der Ordonnanz vom 1. Nov. 1745 begriffenen Ursachen zum Grunde liegen. cf. Pardessus n. 893 mit 697.

Im Interesse des Seedienstes scheint es mir aber durchaus nothwendig zu sein, dass der Seemann nicht durch Bodmereidarlehne sich auf leichte Weise seine Gage mehr oder weniger

---

27. § 6. J. de legat. Traditum est, duas lucrativas causas in eundem hominem et in eandem rem concurrere non posse. L. 17. D, de O. et A. 44. 7. L. 4. § 29. D. de d. m. et m. exc. 44. 4.

ganz vorauszahlen lassen könne, da er dann das Interesse für die glückliche Fahrt mehr oder weniger verlieren muss, denn sein Lohn ist ja nun davon nicht mehr abhängig.

Dagegen ist nicht abzusehen, warum die Seeleute nicht auf ihre Führung und überhaupt in Bezug auf alle vom Schiffer oder Schiffsvolk unter Billigung der Gesetze oder mit Bewilligung der Rheder für eigene Rechnung mitgenommene Waaren Bodmerei aufnehmen dürften. So ausdrücklich Preuss. Recht l. c. II. 8. § 2373.

VIII. Für die von der Rhederei geschlossene Bodmerei haftet in der Regel nur das Schiff oder resp. die Schiffspart des einzelnen contrahirenden Rheders. Ebenso darf für die von einem Befrachter geschlossene Bodmerei in der Regel nur dessen Antheil an der wirklichen Ladung als verhaftet angesehen werden. Preuss. R. l. c. § 2404 u. 5.

§ 198. Bodmereibefugniss des Schiffers.

Nach allen Seerechten ist zwar der Kapitain zur Verbodmung von Schiff und Gut berechtigt, indessen gehört diese Befugniss des Kapitains nicht zu seinen regelmässigen, aus seiner beamtlichen Stellung überhaupt fliessenden Rechten, sondern erscheint nur durch gewisse ausserordentliche Umstände und namentlich erst durch eine gewisse Nothwendigkeit zur Bodmereiaufnahme in jedem einzelnen Falle als gerechtfertigt. Hat indessen im einzelnen Falle der Kapitain die ihm gegenüber den Rhedern und Befrachtern obliegenden Schranken für die Ausübung dieses singulären Rechts überschritten, so ist das Bodmerei-Geschäft an sich Dritten gegenüber keineswegs immer als nichtig zu bezeichnen. Es kommt vielmehr auf die Umstände des concreten Falles an und wenn der Dritte, mit dem der Kapitain Bodmerei contrahirte, nur im guten Glauben war und die Nothwendigkeit der Verwendung nachweist, so bleibt der Bodmereivertrag gültig. Doch haben Rheder und resp. Befrachter einen persönlichen Anspruch gegen den pflichtvergessenen Kapitain. Siehe § 199.

Folgendes sind die Bedingungen, unter welchen der Kapitain Bodmerei schliessen darf:

I. Am Wohnorte der Rheder [28]) und consequent gewiss auch da, wo sich die Gesammtheit oder doch die Majorität der Mitrheder oder doch endlich der dirigirende Rheder zufällig mit Wissen des Kapitains aufhält, ist der Kapitain zur Eingehung einer Bodmerei nicht berechtigt. Kent l. c. pag. 172 lässt mit Recht dem Kapitain, nämlich doch jedenfalls nur im Auslande und nicht am regelmässigen Wohnorte der Rhederei die Befugniss, wenn bloss die Minorität der Mitrheder zufällig anwesend ist. Haben die Mitrheder verschiedene Wohnorte, so entscheidet der Ort, wo der dirigirende Rheder wohnt oder in Ermangelung dessen der Ort, wo das Schiff zu Hause ist. In Holland nach dem Holl. Handelsgesetzbuch Art. 579, sowie in England darf der Kapitain überhaupt nur im Auslande Bodmerei aufnehmen, doch gilt hier Irland als Ausland. Abbott n. 15. p. 134. Diese Singularität rechtfertigt sich aber einzig durch die grosse Leichtigkeit des Verkehrs zwischen den einzelnen Theilen von Holland wie auch von England [29]).

Ueberhaupt scheint aber hier die generelle Regel aufgestellt werden zu dürfen: der Kapitain ist zur Bodmereiaufnahme befugt, wo er aus irgend einem Grunde mit seiner Rhederei sich nicht in gehörige Verbindung setzen [30]) kann und Eile nothwendig, Gefahr im Verzuge ist.

Ueberall erhalten natürlich auch solche Bodmereigeber ein Privileg an der etwanigen Schiffspart des Kapitains.

---

28. Spanisches Handelsgesetzbuch Art. 826. Franz. Art. 321, auch 232 Oléron Seerecht arg. Art. 1. Wisby. Art. 13. Hans. Seer. VI. Art. 1. Placat Philipps II. 1563 Tit. Verseckeringe Art. 19. Cons. del mare cap. 243. Guidon ch. 18. Art. 4. Rotterd. A. O. Art. 133. Ordon. 1681 Art. 8. (III. 5.). Preuss. Seerecht 1727. VII. Art. 3.

29. Mit Recht sagt Kent l. c. S. 172, dass der Kapitain, wenn nur die anderen Erfordernisse da sind, sowohl im Bestimmungshafen, wie in einem anderen fremden Hafen Bodmerei aufnehmen dürfe. cf. Reade v. Commer. Insur. Comp. 3 Johson, rep. S. 352.

30. Dies ist selbst von Engl. Gerichten in einem Falle, wo ein Span. Schiff auf einer Reise, von Alicante nach London bestimmt, Corunna als seinen Nothhafen angehen und dort, also in Spanien selbst noch, der Kapitain Bodmerei aufnehmen musste, ausgesprochen: la Ysabel Royo, 1 Dodson's adm. rep. 273.

II. Auch wo der Correspondent des Rheders und resp. des Befrachters wohnt, darf in der Regel der Kapitain keine Bodmerei aufnehmen. Preuss. Recht l. c. § 2384. Span. Recht l. c. Art. 826. Doch ist wohl vorauszusetzen, dass der Correspondent anderweitig dem Kapitain die Mittel zur Fortsetzung der Reise verschafft. Ueberall wird der Kapitain wohlthun, sofort die etwanige Weigerung des Correspondenten und die dadurch nothwendige Bodmereiaufnahme officiell, durch Protest, festzusetzen und, versteht sich, namentlich seiner Rhederei und resp. den Ladungseignern zu melden.

III. Es muss überall eine gewisse Nothwendigkeit zur Bodmereiaufnahme vorliegen. Der Kapitain muss ohne Aufnahme der Geldsumme nicht im Stande sein, die Reise überhaupt fortsetzen zu können. Gleichgültig aber ist es dabei, ob das Geld zur Verproviantirung oder Reparatur oder Ranzionirung des Schiffes, überhaupt zu anderen Zwecken nothwendig ist, falls nur die Fortsetzung der Reise dadurch bedingt wird.

IV. Der Kapitain musste aber namentlich auf keine andere Weise das nöthige Geld aufnehmen können, denn von allen Arten Geld aufzunehmen, ist die auf Bodmerei die für den Nehmer lästigste, schon wegen der hohen Prämie, sowie selbst schon wegen der Verpfändung. Preuss. Landr. II. 8. § 1498 ff. Desswegen soll er zuvor 1) die Befrachter, wenn sie gegenwärtig sind, um Geld ersuchen, Consolato cap. 104; 2) oder überhaupt von Dritten ohne Bodmereiverpfändung zu leihen suchen (Cons. c. 105); 3) oder wenn er kann nach Hause um Geld schreiben (Wisby Seer. Art. 35. 40); 4) oder Wechsel auf seine Rheder nehmen (Hans. Seer. VI. Art. 2), oder 5) eher die Waaren der Schiffseigner verkaufen (Hans. Seerecht VI. 2. Preuss. 1727 l. c. arg. Art. 4. Rotterd. A. O. Art. 133); 6) auch halte ich den Schiffer eher zur möglichen einfachen Verpfändung denn zur Verbodmung für berechtigt wie verpflichtet. Das Preuss. Allg. Landrecht § 1500. 1501 scheint anderer Meinung.

V. Auch soll der Schiffer eher das Schiff als die Ladung (Verordn. der Antwerp. Börse 1593 Art. 19. Placat Philipps l. c.) und eher das eine und das andere als Beides verbodmen, es sei denn, dass er etwa eine bedeutend geringere Prämie zu zahlen brauche, wenn er Beides zugleich verpfändet. — Singulär ist die Bestimmung des Preuss. Allgem. Landrechts l. c. § 2380, dass der Schiffer im Nothhafen die Ladung allein nicht verbodmen

dürfe. Dagegen scheint die Satzung desselbigen Preuss. Rechts § 2406 zu billigen, dass für die vom Schiffer im Nothhafen geschlossene Bodmerei Schiff und Ladung zugleich verhaftet sind, wenn nicht das Gegentheil im Bodmereibriefe festgesetzt worden. Doch versteht es sich dabei von selbst, dass die Geldaufnahme nothwendig war zur Fortsetzung der Reise, also zum gemeinen Besten von Schiff und Ladung.

VI. Aeltere und neuere Seerechte schreiben dem Kapitain noch Erfüllung gewisser Förmlichkeiten bei der Aufnahme vor, um die Schiffs- und Ladungsinteressenten möglichst gegen den Leichtsinn, gegen die Fehler und Schlechtigkeiten des Kapitains zu sichern. Die alten Seerechte (Ord. 1681 Art. 19 l. c. Placat Philipps Titel von Schippers Art. 12. in f. Oléron Seer. Art. 1.) fordern, dass der Schiffer zuvor mit seinen Officieren oder auch mit der Equigage überlege. Das neuere Französ. Recht (Code Art. 234), sowie das Spanische Handelsgesetzbuch Art. 644 verlangen, dass der Kapitain im Inlande sich von dem Handelsgerichte, im Auslande vom Consul oder in Ermangelung dessen von der dortigen in Handelssachen erkennenden Behörde dazu autorisiren lasse. Das neueste Holländ. Recht Art. 372 mit 579, nach welchem ja der Schiffer nur im Auslande verbodmen darf, bestimmt, dass der Schiffer zum Beweise solcher Nothwendigkeit eine Erklärung durch die Vornehmsten des Schiffsvolkes zeichnen und sich dann von dem Consul oder von der Ortsobrigkeit autorisiren lasse. Das Preuss. Allg. L. R. II. 8. § 1502. 1503 verpflichtet den Schiffer vor Aufnahme der Bodmerei Seeprotest einzulegen, d. h. er nebst dem Steuermann und 2 Schiffsleuten muss vor dem Seegerichte des Ortes den Zustand von Schiff und Ladung und die Ursachen desselben eidlich erklären (verklaren) und darüber ein Instrument errichten lassen, denn sonst hat der Schiffer die Bodmerei, wenn sie später nicht anerkannt wird, vollständig zu beweisen. Ferner enthält das Preuss. R. l. c. § 2386 die Bestimmung, dass, im Fall der Schiffer in einem Preuss. Hafen Bodmerei schliessen muss, der Geber, bei Verlust der Vorrechte aus dem Bodmereicontracte, dahin sehen müsse, dass der Schiffer jene formellen Vorschriften genau beobachte; wogegen bei Schliessung in auswärtigen Häfen nach § 2387 die Gesetze des Ortes zur Richtschnur zu nehmen sind.

VII. Wie der Schiffer überhaupt den Rheder nicht über den Werth des Schiffes in der Regel verhaften kann, so kann

er auch nicht das Schiff über den Werth desselben verbodmen, noch viel weniger aber die Ladung über deren Werth. Ordon. 1681 Art. 3 l. c. Guidon 19. Art. 8. Nach manchen Seegesetzen (s. Bd. II. S. 256 u. 259. Placat Philipps II. l. c. Rotterdam. A. O. Art. 134) darf aber der Schiffer das Schiff nur bis zum 8. oder 4. Theile des Werthes verbodmen. Es soll durch diese Schranke zugleich das Beste des Gebers erreicht werden, zu dessen Sicherheit es unbedingt dient, wenn sich der Rheder schlechter steht, falls das Schiff untergeht, als wenn es nicht untergeht und nun im letzteren Falle die hohe Bodmereisumme zu bezahlen wäre.

Falls indessen kein Betrug zum Grunde liegt, möchte ich eine Verbodmung über den Werth des verpfändeten Objectes nicht als nichtig betrachten. Doch wird daraus wegen des Plus kein persönlicher Anspruch des Gebers gegen die Eigenthümer des Schiffs und der Ladung begründet, sondern derselbe kann, falls die verpfändete Sache behalten angekommen ist, erstlich sich an diese halten und nur wegen des Restes seiner Forderung, ohne irgend wie privilegirt zu sein und nach verhältnissmässigem Abzug von der bedungenen Prämie, nur noch aus dem übrigen Schiff und Gut verhältnissmässige Zahlung nebst gewöhnlichen Zinsen verlangen. Wird der verbodmete Gegenstand auf der Weiterreise weniger werth oder geht er unter, so bleibt nur der Ueberschuss über den bei der Bodmereiaufnahme vorhandenen Werth der Sache als jene Forderung bestehen. S. § 197 n. V. und 199 n. VII

VIII. Bei der Verpfändung der Waaren ist es Pflicht des Schiffers und Rheders, den Eigenthümern den Werth ihrer Waaren im Verhältniss der anderen Güter zu bezahlen, im Fall dass sie wirklich zur Befriedigung des Bodmereigebers verwendet werden. Siehe aber n. IX.

IX. Wenn die Ladung allein oder ein Theil derselben unterwegs und einzig zu ihrer nothwendigen Erhaltung eine Bodmereiaufnahme erheischt, so ist der Kapitain unstreitig dazu befugt. Er darf aber dann doch wohl nur in jedem einzelnen Falle gerade die Güter des einen Eigenthümers, dessentwegen überhaupt die Bodmerei geschehen muss, verbodmen, und hat dieser Eigenthümer kein Recht auf eine Entschädigung irgend einer Art von Seiten der Rheder oder auch der übrigen Befrachter, falls seine Güter zur Befriedigung des bestimmten Bodmereigebers dienen müssen.

X. Es versteht sich von selbst und gestatten es viele Seerechte ausdrücklich, dass der Kapitain mit Genehmigung der Rhederei auch am Wohnorte derselben Bodmerei aufnehmen dürfe. Diese Genehmigung kann auch stillschweigend erfolgen und liegt z. B. auch in der Dazwischenkunft der Rheder bei der Schliessung des Contractes (Span. Recht Art. 825, Code de com. Art. 321), selbst wohl da, wo den Worten des Gesetzes nach ausdrücklich schriftlich Genehmigung verlangt wird, wie im Holl. R. Art. 579.

XI. Natürlich kann der Schiffer aller Orten und nicht bloss im Nothhafen seine eigne Schiffspart oder seine eigenen Waaren selbstständig und völlig frei verbodmen.

XII. Es kann keinen Einfluss auf die anderweitige Bodmereibefugniss des Kapitains im Nothhafen haben, wenn gleich der Schiffer Theil an der Rhederei nimmt. So ausdrücklich Preuss. Recht l. c. § 2382. Man kann hier den Schiffer nicht für verpflichtet halten, seine Part zuerst zu verpfänden, denn es ist nicht abzusehen, wie er als Schiffer dazu käme, gerade seine Part zum gemeinen Besten vorzugsweise verpfänden zu müssen. Ferner scheint vollends kein Grund vorzuliegen, wesshalb der Schiffer etwa vor Aufnahme der Bodmerei seine eigenen Gelder zum gemeinen Besten, gleichviel ob mit oder ohne Bodmerei hergeben müsste. Wenigstens wird desshalb, dass er seine Gelder nicht hergab, die von ihm anderweitig geschlossene Bodmerei nicht angefochten werden können, wenn er sich auch durch solches Benehmen der Rhederei eben nicht empfehlen wird. Ja ich glaube, dass man den Kapitain nicht einmal dann zur Hingabe seiner Gelder für verbunden halten kann, wenn er auf jede andere Weise kein Geld zur Fortsetzung der Reise aufnehmen kann, und zwar um so weniger, da in allen solchen Fällen das fremde Geld in der Regel gerade wegen der Grösse des Risico's nicht beschafft werden kann und fürwahr kein Grund abzusehen ist, warum nun gerade der Kapitain dieses höchste Risico übernehmen müsste.

Endlich ist der Kapitain gegenüber seinen Rhedern und Befrachtern auch nicht absolut gebunden, jedes Geld Fremder, was er in seinen Händen hat, mit oder ohne Bodmerei zu nehmen und zu verwenden. Vielmehr liegt es durchaus in dem freien Willen des Kapitains, ob er die Verantwortlichkeit dafür übernehmen wolle, als negotiorum gestor der Herren dieses

fremden Geldes dasselbe zum Besten von Schiff und Gut zu verwenden; denn jedenfalls haftet er, falls diese fremden Herren die betreffende negotiorum gestio des Kapitains als Bodmerei nicht nachträglich gutheissen, denselben persönlich mit seinem ganzen Vermögen und kann nur aus Schiff und Gut sich entschädigen. Vergl. Kent l. c. S. 171, der aber über die einzelnen Punkte dieser Nummer sich sehr unbestimmt ausdrückt.

XIII. Namentlich wird die Bodmereibefugniss des Schiffers im Nothhafen durch das allgemeine Verbot nicht gehindert, dass ein bereits zu seinem vollen Werthe versicherter Gegenstand nicht mehr verbodmet werden dürfe. Diese bereits geschehene Versicherung schneidet nirgends die Möglichkeit der Bodmereiaufnahme im Nothhafen ab. Preuss. Allg. L. R. II. 8. § 2381. Vergl. auch Span. R. l. c. Art. 837. Franz. Cod. Art. 331. Ordon. 1681 Art. 18 (III. 5.) u. oben § 197 n. VI., sowie § 208.

§ 199. Wirkung der unbefugten Bodmerei des Schiffers.

Der oberste Grundsatz dieser Wirkung wurde bereits § 198 initio aufgestellt.

I. In Bezug auf die vorgeschriebenen Formalitäten, worüber § 200 zu vergleichen ist, so sollte nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Satz: locus regit actum für die im Auslande geschlossene Bodmerei gelten. So Preuss. Allg. L. R. § 2387. Indessen wo die einzelnen Particularrechte gerade hiefür ausdrücklich eine besondere bestimmte Form festsetzen, da ist ohne deren Anwendung keine Bodmerei, sondern nur ein einfaches Darlehen vorhanden. Doch ist wenigstens allemal die etwanige Schiffspart (Span. R. Art. 825) oder der anderweitige Antheil des Kapitains an den verbodmeten Gegenständen als Sicherung auch solcher mangelhaften Bodmerei anzusehen. Holl. R. Art. 579. Franz. Art. 321.

II. Da der Schiffer am Wohnorte der Rheder oder deren Correspondenten eigentlich keine Bodmerei schliessen darf, so ist die Bodmerei des Kapitains ungültig, wenn nicht die vorgeschriebenen besonderen Formen oder Umstände hinzutreten.

III. Aber auch wo der Schiffer im Inlande, aber nicht am Wohnorte der Rheder den Contract schliesst, müssen die vorgeschriebenen Formalitäten angewendet werden, wenn durch

das Darlehn für den Geber eine Bodmerei entstehen soll. Denn da die Bodmerei überhaupt ein singuläres, mit eigenthümlichen Privilegien versehenes Institut ist, so wird man zu ihrer Existenz auch alle jene singulären Formen verlangen. Auch steht fest, dass diese Formen gerade zur Sicherung des abwesenden Rheders dienen sollen, dass man deren Anwendung also gerade vom Geber verlangen müsse. S. § 198 n. VI.

IV. Wenn der Kapitain bloss seine eigene Part oder sein Eigenthum an der Ladung verpfändet, so besteht natürlich die Bodmerei auf diese Objecte auch ohne jene Formen. Hanseat. Seerecht VI. Art. 1.

V. Doch halte ich, wenn nur jene Formalitäten erfüllt sind, und die Nothwendigkeit der Geldaufnahme zur Fortsetzung der Reise von dem Geber in gehöriger Weise bewiesen worden ist, was aber durch die obigen Formalitäten meist zugleich mitgeschieht, den Geber nicht weiter verpflichtet, nachzuweisen, dass die Gelder auch wirklich zum besagten Zwecke durch den Schiffer verwandt sind, falls nur der Geber in bona fide ist. Für die Schlechtigkeit des Schiffers als ihres Mandatars haben füglich die Schiffs- und Ladungsinteressenten zu stehen, nicht der ihm fremde Bodmereigeber. Die Bodmerei gilt also. Die Wirklichkeit der Verwendung braucht der Geber nicht darzuthun, Preuss. Allg. L. R. § 2388 arg. Dies ist Engl. und Nordamerik. Praxis [31]), aber die Bedingung ist: Beweis der Nothwendigkeit der Geldaufnahme und in Ermangelung dessen ist die Bodmerei ungültig, falls auch kein Betrug vorlag, Abbott (6) Zusatz von Shee S. 340 case the Orelia 3 Hagg. adm. rep. 75. Um sich gegenüber seiner Rhederei gegen deren persönliche Ansprüche zu schützen, muss aber allerdings der Kapitain die Wirklichkeit der Verwendung der Gelder belegen.

VI. Wenn aber auch alle jene Formalitäten fehlen und wenn auch die Nothwendigkeit der Geldaufnahme vom Bodmereigeber nicht bewiesen wird, derselbe aber darthun kann, dass seine Gelder wirklich in das Schiff oder Gut verwandt sind, so ist allerdings keine Bodmerei vorhanden, aber der Geber hat

---

31. Die Belege stehen oben § 196 n. IV. In anderen Seerechten finden sich keine ausdrücklichen Bestimmungen, sie scheinen aber alle in unserem Sinne verstanden werden zu müssen. Pardessus l. c. n. 911 in f.

eine Klage gegen die Eigenthümer dieser Sachen bis zum Belaufe der wirklich zum Nutzen derselben aufgewandten Summe nebst den gesetzmässigen Zinsen. Doch haben die Eigenthümer die gewöhnlichen Einreden und haften sie natürlich nicht über den Werth der Sachen im gegenwärtigen Zustande. Vergleiche Pardessus n. 911. Die Obligation ist hier aber keine contractliche für diese Eigenthümer, sondern ex re, so dass sie namentlich nicht für die stipulirten höheren Zinsen aufkommen.

VII. Im Falle dass sonst alles Erforderliche erfüllt ist und nur über den Werth des verbodmeten Gegenstandes Bodmereigelder aufgenommen sind, so besteht die Bodmerei bis zum Belaufe jenes Werthes. Der Ueberschuss nimmt die Natur eines einfachen Darlehns an, für welches allein der Schiffer persönlich sammt den ordentlichen Zinsen zu haften hat und welches durch keine Seegefahr untergeht. S. § 198 n. VII.

VIII. Die Rheder können aber die Zahlung der aus Gründen der Nothwendigkeit und unter Beobachtung der gehörigen Formen eingegangenen Bodmereiverbindlichkeiten des Kapitains nicht verweigern unter dem Vorgeben, dass sie das, was der Kapitain gethan, contestiren, z. B. wenn sie zugegen waren oder am Orte des Anlehens einen Correspondenten hatten und nun der Kapitain sie selbst oder jenen nicht befragt hat, falls sie nicht die mala fides des Gebers in dieser Beziehung beweisen. Ebenso hilft unter derselben Voraussetzung ihnen die Einrede nichts, dass sie dem Kapitain ausdrücklich verboten hätten, Gelder auf Bodmerei aufzunehmen. Pardessus l. c.

IX. Aber weder die Regelmässigkeit der Belege zu Gunsten der Darleiher, noch ihr guter Glaube hindern die Rheder, das Verfahren des Kapitains zu untersuchen. Dieser muss ihnen nicht nur über die Anwendung der Gelder Rechnung ablegen, sondern sich auch über die Legitimität des Anlehens ausweisen, und da er die Ortsobrigkeit und den Darleiher hintergangen haben könnte, so würde ihn die blosse Beibringung regelmässiger Belege nicht rechtfertigen. Pardessus l. c. In Frankreich und in den meisten Ländern kann der Kapitain in peinliche Untersuchung genommen und zur Einsperrung verurtheilt werden, falls er ohne Noth Gelder auf Bodmerei nahm oder die aufgenommenen Gelder vergeudete. Code de com. 236. Code crim. 406. 408.

Loccenius lib. II. cap. 6. sect. 12. führt folgenden von Abbott l. c. Seite 140 gebilligten Fall an. Durch seine Nachlässigkeit in Erfüllung der besonderen Vorschriften des Landes (Spaniens) hatte ein Kapitain das Schiff in Gefahr des Nehmens gebracht. Er versprach einer einflussreichen Person eine Summe im Fall der Freigebung und sicherte die Zahlung in Form eines Bodmereibriefes. Dieser Brief wurde von den Gerichten für ungültig erklärt. Schiff und Eigner seien nicht verantwortlich dafür. Ich glaube, dass dies richtig ist, da hier überhaupt von einer Geldzahlung durch einen Bodmeristen nicht die Rede ist und jene einflussreiche Person (als etwaniger Quasi-Bodmerist) mit ihrer Bodmereiklage propter turpem causam hätte abgewiesen werden können. Aber man setze den Fall so, dass ein Dritter das Geld gab, um die hohe Person abzufinden, dass wirklich das Schiff desshalb freigegeben wurde. Ich halte dann die Bodmerei für rechtsbeständig, denn es sind hier alle Erfordernisse der Nothwendigkeit der Geldaufnahme da, falls nur die Gefahr der Confiscation gewiss war; und da sich durch dieses vorgestreckte Geld das Schiff und resp. Gut gerade aus der durch ihren Kapitain verwirkten Gefahr befreit haben, also unbedingt eine in rem versio vorliegt, da ferner für diesen Geber keine turpis causa vorhanden ist, endlich da dieser Geber wirklich sein Kapital einer Seegefahr aussetzt, so wäre es hart, ihm nicht zur Sicherheit seiner Forderung die Pfandrechte der Bodmerei zu gewähren und ihn bloss an den Credit des schuldigen Schiffers verweisen zu wollen. Es versteht sich aber, dass Rheder und resp. Ladungseigenthümer gegen den Schiffer eine persönliche Klage auf volle Entschädigung haben.

Endlich kann man den Schiffer nicht für berechtigt halten, sich selbst eine Bodmerei an Schiff und Gut für von ihm, selbst aus Gründen der Nothwendigkeit hergestreckte Gelder zu constituiren; dazu kann er sich füglich nicht einmal gerichtlich autorisiren lassen. Das Gegentheil würde der Betrügerei Thür und Thor öffnen. Die Prämienbestimmung, die Feststellung des Factums der Nothwendigkeit der Geldaufnahme, die nähere Bestimmung der Gefahr, die Festsetzung der Kapitalshöhe etc., kurz Alles wäre hier der Willkür des Kapitains als Gläubiger im höchsten Grade überlassen und dagegen scheint selbst die Controle durch ein Gericht keine genügende Sicherheit zu gewähren. Auf der anderen Seite halte ich allerdings auch den

Kapitain rechtlich nicht für verpflichtet, seine eigenen Gelder zum Besten von Schiff und Gut herzugeben, sondern das bleibt seinem Gewissen überlassen. Aber wenn er einmal Gelder für seine Committenten hergibt, so mag er deren persönlichem Credite als deren Sachwalter trauen und sich allenfalls mit den, aus der in rem Versio seiner vorgestreckten Gelder ihm erwachsenden Rechten und Privilegien begnügen. Dagegen scheint mir seine Stellung zu Rhedern und Befrachtern es nicht absolut auszuschliessen, dass er den Bodmereibrief späterhin auf irgend eine Weise an sich bringe, selbst wenn er, was freilich Abbott nicht gestattet, noch in Diensten jener resp. Eigenthümer der verbodmeten Güter sich befindet. Denn einmal ist der Bodmereibrief regelmässig als ein negotiables Papier anzusehen und sodann kann hier weniger Betrügerei vorfallen als bei ursprünglicher Constituirung der Bodmerei für den Kapitain. Es scheint zu genügen, dass der Richter in solchem Falle mit einer besonderen Strenge die Nothwendigkeit der Bodmereiaufnahme untersuche und namentlich prüfe, ob die Bodmereiprämie nicht übermässig hoch vom Schiffer ursprünglich bestellt sei, indem darin die Vermuthung der Absicht des Betruges von Seiten des Schiffers begründet werden mag. Siehe Abbott l. c. n. 16. Seite 136.

Uebrigens ist die Englische und Nordamerikanische Praxis ungemein streng in Constituirung eines Pfandrechts für den Schiffer und Kent l. c. Seite 166. 67. sagt in dieser Beziehung: The master contracts upon the credit of the owners, and not of the ship, and he has no lien on the ship, freight or cargo, for any debt of his own, as for wages, or stores furnished, or repairs done at his expense, either at house or on the voyage. Es ist aber diese strenge Praxis in England namentlich durch Lord Mansfield in dem Falle Wilkins v. Carmichael (Dougl. rep. 101) festgestellt. S. oben § 80 in f.

§ 200. Form des Bodmereicontractes [32]).

Wegen der vom Kapitain zu beobachtenden Förmlichkeiten siehe § 198 n. VI. und 199.

---

32. Vergl. Pöhls S. 827.

Gewöhnlich wird der Contract schriftlich abgeschlossen, doch würde allenfalls auch eine gehörig bewiesene mündliche Verabredung genügen. Particularrechte [33]) fordern aber meist noch gewisse andere Förmlichkeiten, die aber in Bezug auf die contrahirenden Personen selbst eben nur da nöthig sind, wo sie gefordert werden und bei denen zudem die Vermuthung die ist, dass sie nur zur Sicherheit der Contrahenten dienen sollen und dass mithin der Contract bei Mangel der Form nicht nichtig ist, sondern nur von einem der Contrahenten angefochten werden kann. Doch wird Dritten gegenüber, die einen Bodmereivertrag über denselben Gegenstand unter Beobachtung aller gesetzlichen Förmlichkeiten abgeschlossen haben, ein so formlos abgeschlossener Contract überall nachstehen müssen und also selbst der jüngere im Nothhafen so formlos abgeschlossene Vertrag nicht absolut dem älteren vorgehen. Das Gegentheil würde der Betrügerei Thür und Thor öffnen. Indessen möchte ich doch immer hier erst die Umstände des besonderen Falles berücksichtigt wissen, ehe ich dem formlosen Contracte alle Privilegien abspräche. Freilich wenn man überhaupt Dritten gegenüber Rechte aus dem Bodmereivertrage, namentlich ein Vorzugsrecht auf Befriedigung in Anspruch nehmen will, so werden diese allerdings rechtlich befugt sein, zu verlangen, dass wir alle gesetzlichen Förmlichkeiten in Bezug auf den Contract erfüllt haben; denn es ist die Präsumtion, dass diese Förmlichkeiten auch zur Sicherheit der Rechte Dritter dienen sollen.

Ist das Geschäft durch einen Mäkler abgeschlossen, so genügt wohl auch da, wo Schriftlichkeit gesetzlich verlangt wird, überall der Auszug aus des Mäklers Journal, wenigstens ist das Span. l. c. Art. 812, Preuss. Recht l. c. § 2391, obwohl dasselbe sonst so streng ist, § 2390 den nichtschriftlich abgeschlossenen Bodmereicontract für ungültig zu erklären, was denn aber

33. In Frankreich und ähnlich in Spanien vor Notar und zwei Zeugen und 10 Tage spätestens nach dem Abschluss Eintragung bei dem Handelsgericht. Doch trotz des Mangels jener Formen hat der Geber wenigstens einen persönlichen Anspruch. Und nach Span. Recht l. c. Art. 813 verhindert Nichteintragung in das Hypothekenbuch des Districtes innerhalb 8 Tagen nach der Datirung des Bodmereibriefes nur den Vorzug vor den Forderungen von Dritten.

wohl nur heissen soll, es ist nur ein einfaches Darlehn vorhanden. Vergl. Koch l. c. I. § 447 und Preuss. L. R. I. 11. § 727[34]). Das Span. R. l. c. entzieht dem mündlichen Contracte Beweis und Klage. Es wird aber nach Preuss. R. II. 8. § 2392 nicht als eine schriftliche Abfassung angesehen, wenn auch, in der Absicht einen Bodmereicontract zu schliessen, ein unausgefülltes Blanket ausgestellt und unterschrieben worden ist.

Die Urkunde des Bodmereicontracts wird gewöhnlich mehrfach ausgefertigt, indem der Bodmereinehmer, der Bodmerist, der etwa von dem Nehmer verschiedene Eigenthümer der verbodmeten Sache, endlich der Schiffer jeder ein Exemplar zu erhalten pflegen.

Ausser dieser Urkunde ist bei Schliessung der Bodmerei in den Königl. Landen zur Erwerbung des dinglichen Rechts gegen Dritte, nach Preuss. Rechte, die Verzeichnung der Bodmerei auf den Originalschiffsurkunden, gleich wie bei anderen Verpfändungen, nothwendig; sowie die Verbodmung von Waaren nur durch den Vermerk auf dem Connossement und durch demnächstige Aushändigung desselben an den Bodmeristen geschehen kann, wobei zugleich der Destinatär, als beabsichtigter Eigenthümer oder als Commissionär oder Spediteur, zu benachrichtigen sein wird. Doch hat die Unterlassung dieser Förmlichkeiten nur die Folge, dass die Bodmerei den Verpfändungen, bei welchen diese Vorschriften beobachtet sind, ohne Rücksicht des Alters nachsteht. Preuss. L. R. l. c. § 2408—10. I. 20. § 374 ff. Mit dieser letzteren Festsetzung stimmt auch das Holl. Recht l. c. Art. 583 überein, indem es verlangt, dass Bodmerei auf Güter, vor Anfang der Reise genommen, sowohl auf den Connossementen als auf den Manifesten verzeichnet werden muss, mit Hinzufügung, wem der Schiffer, an den be-

---

34. Das Preuss. Recht ist freilich hierin sehr streng und erklärt l. c. II. 8. § 2394 sogar: Ein Schuldschein, worin blos allgemein bemerkt worden, dass die Valuta oder der Werth auf Bodmerei genommen sei, ist für keinen Bodmereibrief zu halten. — Es wird nämlich nach § 2393 verlangt, dass in dem Briefe die Namen des Gebers und des Nehmers, die Benennung des Schiffs und des Schiffers, die zu zahlende Summe, die vom Geber übernommene Seegefahr und die Bestimmung der verbodmeten Sache angegeben sei.

stimmten Ladungsplätzen, Anzeige von der behaltenen Ankunft zu machen hat; und soll in Ermangelung dessen der Consignatär, der im Vertrauen auf das empfangene (nicht mit einem Bodmereivermerk versehene) Connossement Wechsel angenommen oder Gelder vorgeschossen hat, vor dem Inhaber eines solchen Bodmereibriefes privilegirt sein.

Nimmt der Schiffer Bodmerei, es sei inner- oder ausserhalb der Königl. Preuss. Lande, so ist er schuldig, dafür zu sorgen, dass selbige auf den Schiffsurkunden, und wenn Waaren verbodmet werden, auf dem Connossemente gehörig verzeichnet werde; und muss er im letzteren Falle den Destinatär der verbodmeten Waaren sogleich davon benachrichtigen. Preuss. R. l. c. § 2411 ff. Es sind diese Verpflichtungen des Schiffers zwar nicht zu verwerfen, indess doch sehr milde zu interpretiren und immer die Voraussetzung zu machen: dass es dem Schiffer möglich sei, solche Formen zu erfüllen, denn sonst hat deren Unterlassung gewiss nicht die persönliche Haftung des Schiffers für allen daraus entstehenden Schaden zur Folge, was aber l. c. § 2412 allgemein bestimmt wird.

Uebrigens nennt man insbesondere auch ein solches in Dorso mit einem Bodmereivermerk versehenes Connossement, dessen notirte Ladung also für die benannte Summe verpfändet ist, einen Seewechsel. Vergleiche Jacobsen, Seerecht S. 501 und Koch l. c. § 447.

Die förmliche Urkunde über die Bodmereidarlehnsaufnahme heisst Bodmereibrief, dessen öffentliche Ausfertigung oder Beglaubigung überall als zweckmässig erscheint. Auf ihm und seinem Inhalte beruhen die Besonderheiten des speziellen Contractes, die Höhe der Prämie, die besondere Art und Weise der Gefahr, die Zeit der Gefahr, die Höhe des Kapitals, die Namen des Schiffs, des Schiffers, des Gebers etc. Diess muss Alles aus demselben deutlich hervorgehen, da es füglich nicht aus der allgemeinen Natur der Bodmerei folgt. Die anderen Bestimmungen dagegen lassen sich aus dem Wesen des Bodmereiverhältnisses selbst folgern, auch wenn sie in die Urkunde nicht ausdrücklich aufgenommen sind.

§ 201. Bestandtheile des Bodmereibriefes.

Als regelmässige Bestandtheile des Bodmereibriefes muss man demnach ansehen [35]):

1) Die Namen der Contrahenten, des Gebers und des Nehmers. Doch bin ich mit Pöhls der Meinung, dass der Name des Gebers nicht absolut nothwendig sei und dass also ein Bodmereibrief auch auf den Inhaber gestellt werden dürfe. Siehe die Nummer 14. dieses §, sowie unten § 206.

2) Die Angabe der aufgenommenen Summe. Ist bloss der Werth der verbodmeten Gegenstände und keine besondere Bodmereikapitalsumme angegeben, so ist zu vermuthen, dass letztere die volle Höhe der ersteren erreicht habe. Ist weder eine Bodmereisumme noch jener Werth angegeben und besteht die Bodmerei überhaupt nur in darlehnsweiser Hingabe von fungibelen Sachen, so ist deren allgemeiner Werth dem Bodmeristen zu restituiren. Bei einer Verbodmung dahin, dass die vom Geber hingegebenen Gegenstände der Bodmerei in Natura zu restituiren seien, im Fall der glücklichen Rückkunft, liegt der Bodmerei kein Darlehn, sondern eine Miethe zum Grunde. Es ist dies eine Irregularität, die aber, bei dem Vorhandensein der sonstigen wesentlichen Erfordernisse, doch nicht im Stande zu sein scheint, die legale Existenz der Bodmerei gänzlich zu verhindern. Siehe § 195 n. II.

---

35. Span. R. l. c. Art. 814. Holl. Art. 570. Franz. Art. 311. Preuss. Allg. L. R. § 2171. 2397 ff. § 2428. 29. Vergl. Abbott l. c. n. 17. S. 137 wegen England, wo übrigens keine gesetzlichen Vorschriften bestehen. Das Franz. und Holl. Gesetz ist in seinen desfallsigen Bestimmungen nur enuntiativ, das Preuss. (siehe die letzte Note 34) und Span. dagegen imperativ. Im folgenden Texte werden wir bei den einzelnen Bestandtheilen des Bodmereibriefes näher angeben, inwiefern dieselben zur Existenz eines Bodmereibriefes absolut nothwendig sind, wie weit sie in demselben fehlen können und wie weit sie durch Interpretation supplirt werden dürfen. Freilich lässt sich darüber erst auf Grund eines concreten Falles ein recht bestimmtes Urtheil fällen.

3) Der Vertrag enthält zwar häufig die bestimmte Angabe des Werthes der verbodmeten Gegenstände. Indessen ist doch diese Schätzung zur Gültigkeit des Bodmereicontractes nicht unumgänglich nothwendig. Doch muss der Bodmereinehmer, wenn sie nicht gemacht ist, darthun, dass im Augenblicke des Ereignisses, das der Bodmerist auf sich zu nehmen hat, die dem Risico ausgesetzten Gegenstände einen der geliehenen Summe wenigstens gleichen Werth hatten (Code d. c. 329), wohingegen die im Contracte notirte Schätzung als exact bis zum Gegenbeweis präsumirt werden muss. Denn warum hat sich der Bodmerist dieselbe gefallen lassen? Doch schliesst eine solche Schätzungsangabe natürlich den Beweis des Gegentheils irgend einer Art, wenigstens nicht für den Bodmeristen, wohl aber für den Nehmer aus, falls er nicht in Bezug auf die Angabe seine bona fides nachweist und nicht ein error facti proprii vorlag. Sind auch die Angaben in Betreff der Schätzung durch die gemeinsame Würderungsthätigkeit des Bodmeristen und des Nehmers erfolgt, so scheint mir dem Bodmeristen doch der Beweis des Irrthums oder nun gar des Betruges von Seiten des Nehmers gestattet werden zu müssen; und auch dem Nehmer möchte ich unter den eben angegebenen Modificationen hier den Beweis des Gegentheils gestatten [36].

4) Die Bestimmung der Prämie, ohne dass man aber verlangen könnte, dass sie ausdrücklich als solche bezeichnet sei. Indessen halte ich die Prämie nicht für so wesentlich, dass ohne sie die Bodmerei gar nicht bestehen könnte. S. § 203.

5) Die Benennung des verbodmeten Gegenstandes. Dieser mag so genau als möglich bestimmt werden, damit man den Umfang des Pfandrechts bestimmt entnehmen könne. Ausdrückliche Verpfändungsclausel ist nicht nothwendig, wenn nur anderweitig feststeht, dass der Vertrag eine Bodmerei sei; denn dann versteht sich diese Verpfändung von selbst.

6) Benennung des Schiffes mit Angabe der etwanigen Klasse oder Matrikel desselben. Dies ist sehr wichtig, weil daraus hervorgeht, wie die Gefahr der See in Bezug auf den verbodmeten Gegenstand zu tragen ist; denn die Eigenthümlichkeit dieser Gefahr hängt doch zum grossen Theile von der beson-

36. Pardessus l. c. n. 904 stellt andere Ansichten auf.

deren Art, Natur etc. des Schiffes ab. Also wenn auch nicht das Schiff gerade selbst verbodmet ist, so ist dessen Bezeichnung doch für einflussreich genug im Bodmereibriefe zu halten.

Namentlich ist aber wohl wegen der Verpfändung der verbodmeten Sachen die concrete Bestimmung des Schiffes, in welchem, wenn es nicht selbst Gegenstand des Bodmereipfandes ist, doch die verbodmeten Sachen der Gefahr ausgesetzt werden, in dem Bodmereivertrage nothwendig. Das Pfandrecht an den Bodmereiobjecten würde sonst zu unsicher in seiner Ausübung, und wenn auch selbst bekanntlich die eventuelle Verpfändung einer zukünftigen Sache nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen gestattet ist, so scheint die bei der Unbestimmtheit über das Schiff vorliegende Unsicherheit doch allzu gross, um als genügender Ersatz für die Uebernahme der enormen Gefahr seines reell hingegebenen Kapitales in Bezug auf den Bodmeristen angesehen werden zu können. Also fordern wir jene concrete Bestimmtheit des Schiffes namentlich wegen Aufrechterhaltung der rechtlichen Gleichheit unter den Parteien und können die Analogie der Versicherung anzuwenden uns nicht entschliessen, wo allerdings dergleichen Unbestimmtheit des Schiffes (und Kapitaines) gestattet ist. Aber man bedenke auch, dass a) der Versicherer kein Pfandrecht an den versicherten Objecten habe, und dass b) er überhaupt vor Beendigung der Gefahr nichts riskirt, kein Kapital hingibt, sondern sogar zuvor die Prämie erhält. Unserer Ansicht ist auch Pardessus l. c. 905, doch aus anderen Gründen.

7) Auch wenn der Schiffer nicht selbst Bodmerei nimmt, so ist doch auch sein Name im Bodmereibriefe wenigstens zweckmässig. Es ist aber nicht abzusehen, wesshalb nun der Bodmereinehmer gegenüber dem Geber das Recht, den Kapitain zu wechseln, verloren haben sollte. Kein Particularrecht enthält darüber etwas und in der Natur des Bodmereiinstitutes scheint nichts dafür zu liegen[37]).

8) Die Zeit der Wiederbezahlung. Diese wird in der Regel sogleich nach beendigter Reise eintreten, doch darf der Schiffer gewiss überall nach Usanz und Billigkeit eine kurze

---

37. Unserer Ansicht ist Pardessus l. c. und Boulay-Paty l. c. p. 53. Anderer Meinung Pöhls l. c. S. 828. 29.

Frist zur Auftreibung des Geldes fordern, falls auch dergleichen nicht ausdrücklich im Bodmereibriefe stipulirt war.

9) Uebernahme der Seegefahr ist absolut nothwendig, damit von einer Bodmerei die Rede sein könne. Der Darleiher muss sie entweder ausdrücklich übernehmen, oder es muss doch dieselbe aus dem Inhalte des Instrumentes deutlich folgen. Denn sonst ist bloss ein einfaches Pfanddarlehen vorhanden und es haftet a) das Schiff und b) die Person des Borgers, Abbott n. 17. 2. Hagg. adm. rep. 57. Atlas, Carn.; nur wird der Darleiher, falls nun in der Prämie ein Zinswucher liegt, bestraft. Selbst wenn ein Instrument Bodmereibrief genannt wird, aber eine dem widersprechende Clausel enthielte, z. B. dass das Darlehn 40 Tage nach dem Untergange des Schiffes zu zahlen sei, ist keine Bodmerei vorhanden. Es haftet der Borger persönlich. Abbott l. c. unter Berufung auf ein Erkenntniss Lord Stowel. Pardessus l. c. 894.

10) Die nähere Bezeichnung der übernommenen Gefahr durch Angabe der Reise oder sonst. Es ist nicht zweifelhaft, dass der Bodmereigeber die Gefahr nur für eine bestimmte Zeit, oder für die ganze Reise und zwar im letzteren Falle bald für die Hinreise allein oder auch für die Rückreise etc. übernehmen könne.

Wenn der Zeitraum nicht genau angegeben ist, während welchem das Risico laufen soll, so ist anzunehmen, dass es hinsichtlich des Schiffes und dessen Zubehörs, worunter die unten genannten Französ. Gesetze ausdrücklich verstehen: ses agrès, apparaux, armemens, victuailles, von dem Augenblicke anfängt, wo solches unter Segel gegangen ist, und fortdauert, bis es in seinem Bestimmungsplatze Anker geworfen hat und fest gemacht ist. In Betreff der Waaren beginnt das Risico zu laufen von der Zeit an, wo sie vom Ufer des Hafens, wo die Absendung geschieht, abgenommen werden, indessen falls sie bei der Verbodmung bereits am Bord sich befanden, von Zeit der Abschliessung an, und währt fort, bis sie im Bestimmungsplatze gelöscht sind. Span. Handelsgesetzbuch Art. 835. Holl. Art. 585. Franz. Art. 328. Ord. 1681 Art. 13. l. c.

Im Zweifel ist anzunehmen, dass der Bodmerist die Gefahr für die Hin- und Rückreise oder doch bis zum Orte, wo die Fracht gezahlt oder wo die Waare verkauft wird oder wo das Schiff eigentlich zu Hause ist, tragen müsse. Freilich

kommt hier Alles auf die Umstände an und namentlich auch ist die Verschiedenheit der verbodmeten Gegenstände zu berücksichtigen [38]); auch kann die Höhe der Prämie neben anderen Beweismitteln ein unterstützendes Argument für die eine oder andere Vermuthung sein [39]).

11) Die Unterschriften der Contrahenten [40]).

12) Ort und Tag des Abschlusses. Freilich ist dies nicht absolut nöthig. Es gilt der Contract, wenn er nur sonst zu Recht besteht, auch ohnedem für die Parteien. Aber Dritten, namentlich aber jüngeren oder älteren Bodmereibriefen gegenüber ist diese Bemerkung wichtig.

13) Sind Clauseln eines Bodmereivertrages auszulegen, so bin ich allerdings der Ansicht des Pardessus l. c. 895 in f., dass im Allgemeinen die Auslegung immer zu Gunsten des Nehmers als des Schuldners zu machen sei, ganz anders als im Assecuranzvertrage, wo der Versicherer als der (eventuelle) Schuldner erscheint und darum zu seinem, nicht zu des Versicherten (Nehmers) Gunsten zu interpretiren ist.

14) Der Bodmereibrief kann an Ordre lauten und ebenso wie andere Handelspapiere mit den nämlichen Rechten und Garantien negociirt werden. Code d. c. Art. 313 und überhaupt siehe unten § 206.

§ 202. Bodmerei und persönliche Verpflichtung.

Der Bodmerist ist dadurch genügend gegen das von ihm übernommene Risico seines Kapitales geschützt, dass er im Falle glücklicher Ankunft des Objectes ein Pfand daran hat und dass

---

38. Nach Preuss. R. II. 8. § 2397 ff. ist die Dauer des Risico's nicht recht ersichtlich. Koch, Preussisches Recht § 447 verwechselt die Zahlungsfrist mit der übernommenen Gefahr. Nach § 2400 spricht bei einer Verbodmung auf das Schiff allein die Vermuthung für Hin- und Rückreise; bei verbodmeten Waaren (arg. § 2399) endigt die Gefahr mit Ankunft in dem, in den Connossementen angegebenen Bestimmungsorte der Waare.

39. Boulay-Paty l. c. p. 61. Pöhls S. 820.

40. In dieser Beziehung sollen nach Preuss. Recht l. c. § 2396 hier die Bestimmungen wie für Wechsel gelten.

er namentlich dann eine hohe Zinsvergütung bekommt, welche eben in der Prämie enthalten ist. Es würde unbillig sein und würde man es geradezu als ein wucherliches Geschäft betrachten müssen, wenn im Bodmereivertrage stipulirt würde, dass ausserdem noch der Nehmer sich persönlich mit seinem Vermögen verpflichte, sei es nun der Kapitain oder sei es der Rheder selbst. Eine solche persönliche Verpflichtung wird man demnach, falls sie im Contracte steht, 1) zum Nachtheile des Gebers wenigstens für nicht vorhanden betrachten dürfen, 2) wenn man nicht zugleich den Geber geradezu wegen Wucher bestrafen will. 3) Wenn aber die Prämie verhältnissmässig und zwar bis zum Belaufe der gewöhnlichen, nämlich kaufmännischen Zinsen geringer gestellt ist, so liegt in dem Geschäfte bei so persönlicher Verbindlichkeit zur Zurückzahlung kein Wucher, nur kann man es dann eigentlich nicht als eine Bodmerei ansehen, da ja überall keine Seegefahr getragen wird. 4) Vielleicht aber darf das Geschäft trotz einer höheren Prämie als die gewöhnlichen Zinsen gelten, wenn nachgewiesen wird, dass auch in dem persönlichen Credite des Nehmers ein Risico lag, so dass also einmal Risico wegen Seegefahr gelaufen wird, indem das Schiff oder Gut ein sicheres Unterpfand für den Geber ist, als der Credit des Nehmers, und sodann ein neues Risico existirt, welches eben in dem Credite des Nehmers besteht.

Dagegen wird man nichts dagegen haben können, wenn der Contract so lautet, dass zwar das Kapital nur nach Massgabe des verschlechterten oder untergegangenen Objectes bezahlt werden solle, dass aber die nun so nach Bodmerei begründete Zahlungssumme auch aus dem übrigen Vermögen des Nehmers von dem Bodmeristen nach freier Wahl sofort eingeklagt werden dürfe. Darin liegt nichts als eine Erleichterung der Zahlung.

Namentlich sollte man die persönliche Verpflichtung des Schiffers bei Contrahirung von Bodmerei im Nothhafen allemal als erpresst oder erschlichen betrachten und zu Gunsten desselben als nicht hinzugefügt betrachten, den Bodmereivertrag indessen aufrecht erhalten, doch unter Umständen den Bodmeristen wegen versuchten Wuchers bestrafen.

Anders verhält es sich mit der Clausel, welche z. B. zu Hamburg in Formularen üblich ist und wornach sich der Schiffer nur zur Erfüllung des Bodmereibriefes persönlich verbindlich macht. Denn darin liegt nicht schlechthin die persönliche

Verpflichtung des Schiffers zur Rückzahlung, sondern nur dies, dass der Schiffer für die Rückzahlung aufkommen wollte, falls der verbodmete Gegenstand behalten ankommt, also wiederum nichts als eine erleichterte Zahlung dessen, was einmal nach Bodmerei verlangt werden kann. Pöhls S. 832.

Uebrigens steht nichts entgegen, dass Bodmereidarlehen, was manchmal geschieht, einfach durch Wechsel aufgenommen werden, die der Kapitain zu Gunsten des Darleihers auf die Rhederei zieht, indessen deren Zahlung von der Bedingung einer glücklichen Ankunft abhängig macht. Pardessus l. c. 910. Abbott n. 17. S. 138. The Augusta 1. Dodson, adm. rep. 283, the Jane, ibidem 461.

Zieht aber der Schiffer schlechthin Wechsel auf den Rheder, ohne jene Clausel, und lässt auch zugleich das Schiff verbodmet sein, so ist nach Engl. Rechte keine Verhypothecirung vorhanden. Abbott n. 17 in f. Seite 139. Case: 3. Vesey et Beames 135. 19 Vesey jun. 474; ex parte Halket, 2 Rose 194 und 229. Doch sehe ich nicht ab, warum nicht eine Hypothecirung mit einem Wechselbriefe verbunden sein sollte. Es ist nur keine Bodmerei aus den bishergenannten Gründen vorhanden.

Am wenigsten ist gültig, wenn bisweilen in Bodmereibriefen Kapitain oder Mitrheder als Nehmer nicht bloss sich selbst, sondern zugleich ihre Rheder und resp. Mitrheder persönlich mitverpflichten, sofern dazu nicht ganz besonderer Auftrag vorlag. Abbott 17. S. 139.

In der Bestimmung des Span. Handelsgesetzbuchs Art. 838: Ein Bürge für den Bodmereicontract ist mit dem Bodmereinehmer verbunden[41]) zu halten, wenn in das Bürgschaftsdocument keine entgegenstehende Restriction gesetzt worden, und soll nach Ablauf der für die Bürgschaft festgesetzten Zeit die Verbindlichkeit des Bürgen erloschen sein, wenn sie nicht durch einen anderen Contract erneuert ist, — darf man die Bürgschaft in der Regel nur dahin verstehen, dass ich mich als Bürge zur

---

41. Das Span. Recht l. c. sagt: solidarisch verbunden; und diese solidarische Haftung, welche aber gegen das Wesen der Bürgschaft ist, nehmen auch an: Baldasseroni l. c. n. 11. Casaregis l. c. disc. 62. n. 3. Azuni l. c. Emerigon l. c. Piantanida l. c. Mit Recht ist schon Pöhls S. 856 dagegen.

Zahlung (nämlich zur Erleichterung der Ausführung derselben) verpflichte, falls der Gegenstand behalten ankommt und mithin nun wirklich der Nehmer nach Bodmerei verpflichtet ist. Denn eine allgemeine persönliche Haftung eines Bürgen für das Darlehen würde die Bodmerei aufheben. Der Bürge haftet also nur dafür, dass der Schuldner in den rechtsbeständigen Fällen der Bodmerei erfüllen werde. Ferner kann man im Allgemeinen gemeinrechtlich den Bürgen nur als in subsidium haftend ansehen, nämlich falls der Schuldner die rechtsbeständig existirende Bodmereiforderung nicht erfüllt. Siehe § 207 n. XIV.

§ 203. Von der Bodmereiprämie [42]).

I. Siehe bereits die Erörterungen § 193 u. 201. Die Prämie ist das Entgeld für die vom Geber übernommene Gefahr.

II. Nach gemeinem Rechte und auch nach den besonderen Bestimmungen der Particularrechte hängt die Höhe der Prämie von dem Belieben der Parteien ab [43]). In Holland war es zu Verwer's und in Italien zu Baldasseroni's Zeiten, also überhaupt im 18. Jahrhund. üblich, sich die doppelte Assecuranzprämie zu stipuliren. Doch erscheint diese Höhe der Bodmereiprämie bei

---

42. Vergl. besonders Pöhls S. 832 ff. Französisch profit maritime, auch change maritime oder prime de grosse genannt. Englisch praemium of bottomry.

43. Die 12proc. Zinsen der Römer beim foenus nauticum sind antiquirt. Die Zinsverbote des canonischen Rechts, die sich ausdrücklich auch auf den Fall erstrecken, dass Jemand die Gefahr eines zu Schiffe gehenden Darlehns übernimmt (Cap. 19. X. de usuris 5. 19.) und auf Grund deren manche ältere Autoren, z. B. Straccha, de assec. n. 26, de Lucca, de usuris disc. III. n. 7. und Molina, de justitia et jure disp. 38. den ganzen Contract als ungültig betrachteten, sind nie recht praktisch geworden und gelten in neueren Zeiten nicht einmal im päpstlichen Gebiete, wie denn in contradictorischen Prozessen von der Rota Florentina, und sogar von der Rota Romana der Contract aufrecht erhalten worden ist: weil derselbe bei den ungewissen Gefahren der See nicht als Wuchergeschäft anzusehen sei. Beide Urtheilssprüche stehen bei Baldasseroni l. c. p. 191.

der jetzt so niedrigen Höhe der Assecuranzprämie zu unbedeutend, um in der Gegenwart noch irgend als billiges Mass betrachtet werden zu können. Sie würde keinen genügenden Ersatz für die von dem Bodmeristen übernommene Gefahr seines reell bereits gezahlten Kapitals bilden. Vielmehr mögen die Parteien willkürlich darüber sich einigen und wird dabei jedenfalls namentlich die Grösse der Gefahr überhaupt, die Länge und Gefährlichkeit der Reise, der Zustand des Schiffes, der Mannschaft, das Vertrauen zum Kapitain etc. entscheidend wirken. Auch glaube ich, dass die nähere Bestimmung der Gefahr und die darauf gegründete Höhe der Prämie so individuell sei und sich so wenig nach einem allgemeinen Massstabe messen lasse, dass der Richter in der Regel kein Recht der Moderation haben könne[44].

III. Wenn späterhin, nachdem der Contract geschlossen ist, die Gefahr der Sache noch vermehrt wird, so versteht sich dann keineswegs eine Erhöhung der Prämie von selbst[45]. Denn im Allgemeinen ist überhaupt die Prämie als Ersatz für die Uebernahme jeder bestimmten oder unbestimmten Seegefahr anzusehen. Doch kann Erhöhung z. B. für den Fall eines inzwischen ausbrechen sollenden Krieges besonders verabredet werden.

IV. Auch ist darin kein Wucher zu finden[46], wenn stipulirt wird, dass die Prämie erhöht werden solle, wenn das Schiff bei einer Verbodmung für die Reise aus und zu Hause oder überhaupt zu einer bestimmten Zeit nicht eintrifft. Ja es steht in dem Belieben der Parteien, die Prämie überhaupt veränderlich zu machen, so dass sie nach der Eigenthümlichkeit der eintretenden Umstände oder nach der Dauer der Reise oder nach verschiedenen Routen, Anhaltepunkten etc. der Reise bald höher bald niedriger sein solle. Pardessus n. 896. Auch das kann verabredet werden, dass die Prämie nach dem Curs der ver-

---

44. Unserer Ansicht ist Pöhls l. c. S 834; anderer Meinung Targa, ponder. cap. 33. n. 19.

45. Die Frage ist besonders von Franzosen aufgeworfen cf. Valin l. c. ad Artikel 7. 27. (III. 6). Pothier l. c. n. 21. 22. Emerigon l. c. p. 408. Boulay-Paty l. c. p. 72.

46. Valin l. c. ad Art. 2. (III. 5). Siehe dagegen Pöhls l. c. Pothier l. c. n. 21. Boulay-Paty l. c. 68. Emerigon l. c. p. 520.

bodmeten oder anderen Waaren oder gewisser Papiere ganz oder theilweis bestimmt oder modificirt werde.

V. Die Bestimmung der Art der Prämienzahlung ist verschieden. Sie besteht häufig in 15—30 Procent der Geldsumme, doch drückt man dies nicht selten in einer einfachen runden Summe aus. 1000 Thaler werden vorgestreckt und 200 Thaler Prämie versprochen. Auch als Vorauszahlung und Abzug von der geliehenen Summe kommt sie vor und möchte ich dies nicht als wucherlich angreifen. Auch kann die Prämie nicht bloss in Geld, sondern auch in Waaren und Aehnlichem bestehen, ja selbst in einem Antheile an dem mit dem verbodmeten Objecte zu machenden Gewinne. Pardessus n. 896.

VI. Ist keine Bodmereiprämie bestimmt im Contracte, so kann man dem Richter nicht gestatten, deren Höhe zu präsumiren und etwa nach einem gewissen Cours festzusetzen, sondern es gilt die allgemeine Regel: wer sich im Contracte in Bezug auf seine Rechte nicht deutlich ausgesprochen hat, trägt den Schaden. Der Bodmerist hat also hier keinen Anspruch auf eine Prämie. Auch nicht einmal gewöhnliche Zinsen könnten nach strengem Rechte verlangt werden, doch würde ich aus Rücksichten der Billigkeit wenigstens den Nehmer zur Zahlung der gewöhnlichen Zinsen verpflichten, ja zur Zahlung der höchsten Zinsen, einer Art von Durchschnittsprämie, wenn durch seine Schuld oder Hinterlist die Stellung der Prämie unterblieben ist. Uebrigens bin ich geneigt, trotz des blossen Mangels der Prämie, die legale Existenz einer Bodmerei anzuerkennen und die daraus entspringenden Privilegien zuzusprechen. Pardessus l. c. 902 sieht darin freilich nur ein gewöhnliches Darlehen (doch jedenfalls Pfanddarlehn), mit Schenkung des Kapitals im Fall des Eintrittes eines gewissen Ereignisses und will die gewöhnlichen Vorschriften des gemeinen Rechts, nicht der Bodmerei angewendet wissen[47]).

War wirklich eine Prämie stipulirt und nur die Erwähnung derselben im Bodmereibriefe vergessen, so ist die anderweitig zu erweisende Prämie zu zahlen.

---

47. Die Meinungen sind hier sehr verschieden. Pothier l. c. n. 19 und Baldasseroni l. c. p. 101 sehen hier ein Gemisch von Darlehn und und Schenkung. Boulay-Paty l. c. p. 58. setzt hier eine Durchschnittsprämie fest.

VII. Die Prämie läuft, wenn sie nach Zeitabschnitten bestimmt ist, von dem Augenblicke des Anfanges des Risico's, bis zu dessen Beendigung. Die in einer Summe stipulirte Prämie kommt aber dem Geber zu, sobald überhaupt die Gefahr begonnen hat, selbst wenn die Reise nicht vollendet wurde, falls nicht das Gegentheil ausdrücklich ausgemacht war. Es wird also hier bei einer solchen Prämie in einer Summe nicht eine Verminderung der Prämie an sich begründet sein, wenn bei der Uebernahme der Gefahr für eine Reise hin und zurück, etwa die Rückreise unterbleibt[48]). Das Risico ist hier in dem Augenblicke für beendigt anzusehen, wo es feststeht, dass die Rückreise nicht gemacht wird. Pardessus n. 913 in f.

In der Franz. Praxis gilt zwar jetzt der Satz, dass von dem Bodmereicapitale noch Zinsen von selbst von dem Zeitpunkte der Beendigung des Risicos, und von der Prämie von Zeit der Anstellung der Klage laufen[49]). Indessen gemeinrechtlich sind hier überall nur dann Zinsen zu fordern, wenn sie als usurae morae angesehen werden dürfen; und sodann würde die Verzinsung der Prämie Wucher involviren, da dies ein Zins von Zins wäre. Denn ich halte die Prämie wenigstens insofern der Natur der Zinsen theilhaftig, dass Anatocismus auch hier verboten ist. Aber die Vorausabziehung der Prämie von dem Kapital halte ich für erlaubt, denn höchstens könnte man hier sagen, dass dann überhaupt nur eine Bodmerei bis zum Belaufe der wirklich vom Geber gezahlten Kapitalsumme vorliege und dass für diese letztere im Falle glücklicher Ankunft nun über-

---

48. Das Preuss. Allg. Landrecht sagt l. c. § 2401, dass überhaupt die Bodmereischuld zu zahlen sei, wenn ohne entschuldbares Hinderniss die Rückreise nicht innerhalb 2 Monaten erfolgt. — Franz. Autoren (Valin sur Art. 6. (III. 6), Pothier l. c. n. 41, Emerigon l. c. p. 409) sind anderer Meinung auf Grund jenes Artikel 6. der Ordon. 1681, der fast wörtlich in dem Code de com. Art. 356 sich wiederfindet und nach welchem der Assecuradeur in solchem Falle der Unterbleibung der Rückreise ein Drittel der Prämie restituirt: was denn analogisch auf die Bodmerei anzuwenden sei. Doch ist diese Anwendung in den Franz. Gerichten nicht praktisch. Pöhls l. c. 836.

49. Vergl. Pothier l. c. n. 51. Emerigon l. c. Pardessus l. c. Locré ad Art. 328 de Code de c. Boulay-Paty l. c. p. 80. 90.

haupt keine Prämie zu zahlen sei. Ja selbst das scheint mir hier zu gestatten, dass auch **noch eine spätere** Prämie verabredet werde. Denn es ist ja überhaupt deren Höhe unbeschränkt.

VIII. Die Bodmereiprämie kann füglich mit der Assecuranzprämie verglichen werden. Beide erscheinen wesentlich als Preis eines Risicos. Doch unterscheiden sie sich, abgesehen davon, dass jene immer bedeutend höher sein muss, hauptsächlich dadurch, dass die Assecuranzprämie **stets** zu zahlen ist, welches Ereigniss auch das versicherte Gut trifft, wogegen die Bodmereiprämie nur im Falle behaltener Ankunft des verbodmeten Objectes zu entrichten ist. Siehe aber n. VII. in f.

§ 294. Gefahr des Gebers [50].

Siehe bereits § 201 n. 9. 10.

I. Der Geber trägt im **Allgemeinen** alle Zufälle der Seereise, insofern sie sich an dem verbodmeten Gegenstande ereignen, also nicht bloss die unmittelbar durch Wind und Wetter erzeugten Verluste, sondern auch Verlust durch Plünderung, Krieg, Feuer etc. in der Art, dass der Untergang des Objectes ihm seinen Anspruch auf Zurückzahlung der hergeliehenen Summe nimmt. Das Charakteristische ist immer, dass der Untergang oder resp. partielle Verlust durch einen unvorhergesehenen Zufall oder unwiderstehliche Gewalt erfolgt sei. Holl. Recht Art. 583. Doch kann durch besondere Bestimmungen des Contracts der Umfang der zu tragenden Gefahren beliebig modificirt oder beschränkt werden.

II. In Bezug auf die Person des Nehmers und dessen Repräsentanten, des Schiffers oder des Schiffsvolkes (Span. R. 832), muss aber der Untergang ein **rein** zufälliger sein. Hätte ihn ein Versehen des Bodmereinehmers veranlasst, so kann er dem Gläubiger sein Recht nicht nehmen. Daher haftet der Geldnehmer persönlich für die Hauptsumme und die Prämie, wenn das verpfändete Schiff oder Gut durch Zuthun, Betrügerei, Muthwillen oder Nachlässigkeit des Geldnehmers oder dessen Reprä-

---

50. Pöhls l. c. S. 838 ff.

sentanten sich vermindert, verschlechtert oder untergeht. Holl. Recht Art. 582. Und mit Recht zählt das Holl. Recht l. c. und Span. 832, sowie Preuss. A. L. R. § 2435 auch den Fall hieher, wo durch inneren Verderb Schiff oder Gut zu Grunde geht, denn dem liegt mehr oder weniger immer eine gewisse Fahrlässigkeit des Nehmers zum Grunde, nur halte ich dafür, dass einzig durch inneren Verderb der Verlust erfolgen musste und dass dieser innere Verderb nicht erst durch die wegen der absonderlichen Gefahren der Reise allzu lang ausgedehnte Zeit des Transportes erfolgt sei, z. B. wenn die verbodmeten, leicht verderblichen Südfrüchte statt der regelmässigen Transportzeit von 14 Tagen etwa 8 Wochen auf dem Meere durch Sturm und Wetter herumgetrieben werden und desswegen erst verderben[51]. Doch kann die Verabredung natürlich ausdrücklich dahin gehen, dass der Bodmerist die Gefahr des inneren Verderbes allgemein trage.

Wenn namentlich das Schiff gegen des Gebers Willen Schleichhandel treibt und nun confiscirt wird, so bleibt das Recht des Gebers bestehen; cf. schon L. 3. Cod. de foen. naut. Span. Recht l. c. Art. 833. Schwed. Seerecht IV. 4. Preuss. Allg. Landrecht § 2433.

Uebrigens kann conventionell wie bei der Assecuranz, so auch hier die Haftung des Gebers für die Gefahr auch ausgedehnt werden zu Gunsten des Nehmers auf die Baraterie des Schiffers, auf inneren Verderb etc. Pardessus l. c. 894. — Auch wenn durch blossen Abschlag des Preises sich der Werth des verbodmeten Gegenstandes vermindert, kann sich der Eigenthümer nicht durch Abtretung desselben befreien. Preuss. Recht l. c. II. 8. § 2435.

Dabei soll hier noch auf folgende Besonderheiten aufmerksam gemacht werden.

Hat der Bodmerist, vor Schliessung des Contracts, gewisse oder auch nur wahrscheinliche Nachricht, dass die zu verbodmende Sache bereits in Sicherheit oder doch die Gefahr,

---

51. Valin l. c. sur l'art. 12. (III. 5). Emerigon l. c. Boulay-Paty l. c, p. 171. Baldasseroni l. c. VII. n. 37. p. 120. Verwer l. c. Aentek. ad § 1 i. f. Benecke, System l. c. 460. Stypmann l. c. IV. c. 7. Roccus de navibus n. 51. — Anderer Meinung ist Pöhls l. c. 840.

für welche die Bodmerei ertheilt werden soll, schon ganz überstanden sei, erhalten, und dies dem Nehmer verschwiegen, so halte ich den Contract für keine Bodmerei. Es ist nur ein einfaches Darlehn vorhanden; von einer Prämie kann nicht die Rede sein. Das Preuss. A. L. R. II. 8. § 2413 ff. (vergl. mit § 2025) geht sogar hier soweit, dem Bodmeristen das Kapital nebst Zinsen vom Tage des Empfanges zu Gunsten der Armenkasse abzusprechen.

Verschweigt auf der anderen Seite der Nehmer Umstände, welche nach dem vernünftigen Ermessen der Sachkundigen, auf den Entschluss des Bodmeristen, sich in den Vertrag einzulassen, hätten nothwendig Einfluss haben müssen, so ist zwar der Vertrag an sich nicht nichtig, indessen scheint die Strafe des Preuss. Rechts l. c. § 2415, vergl. mit § 2026, gerechtfertigt, dass der Nehmer überall, auch beim völligen Untergang des Objectes, die ganze Bodmereischuld sammt allen erweislichen Kosten bezahle. Um so mehr muss dies der Fall sein, wenn der Nehmer in dieser Beziehung dem Geber falsche Angaben macht in Betreff der Tüchtigkeit des Schiffes, der verbodmeten Güter etc., in Betreff des freien Charakters des Schiffes in Kriegszeiten.

Endlich ist der Nehmer in der Person des Rheders oder Schiffers überall an sich und ohne alle besondere Verabredung für verbunden zu achten, dafür zu sorgen, dass das Schiff zu der vorhabenden Reise in tüchtigen Stand gesetzt und gehörig ausgerüstet werde. Denn sollte auch nur einiger Massen es späterhin wahrscheinlich gemacht werden, dass der Untergang oder resp. die Beschädigung des verbodmeten Gegenstandes durch die schlechte Ausrüstung oder gar Seeuntüchtigkeit, Wurmstichigkeit etc. des Schiffes herbeigeführt sei, so scheint es mir gerechtfertigt, den Nehmer trotzdem zur Zahlung der ganzen Bodmereischuld (also incl. der Prämie) zu verurtheilen. Wahrscheinlichkeit muss hier schon genügen, einmal weil ja der Nehmer in mala fide oder doch in culpa war und sodann weil ein absoluter Beweis hier selten möglich ist. — Aber auch wenn dem Nehmer in der Person des Befrachters in Bezug auf den Mangel der Ausrüstung und Seetüchtigkeit des Schiffes irgend eine Schuld selbsteigen oder in Bezug auf seinen Repräsentanten nachgewiesen werden kann, halte ich ihn zur Zahlung seiner ganzen Bodmereischuld überall unbedingt für verpflichtet. — Dasselbe gilt, wenn verabredet war, dass das Schiff unter Convoy

oder Admiralschaft segeln solle, dies aber nicht geschah und dasselbe nun genommen wurde.

III. Bei den hierbei vorkommenden Versehen und Vergehen des Schiffers wird nur dieser persönlich verpflichtet, nicht auch seine Rhederei oder seine Befrachter, die nur mit dem Schiffe und resp. ihrer Ladung haften. Dasselbe gilt von den Eignern der verbodmeten Waaren. Mit dem Untergange der verbodmeten Gegenstände werden also Rheder und Befrachter frei, falls nur sie selbst keine Verschuldung trifft. Dabei scheint es mir, nach den oben Band I. § 61, S. 149 ff. ausgesprochenen Grundsätzen, gleichgültig zu sein, ob der Kapitain oder ob der Rheder die Bodmerei aufgenommen hat [52]).

IV. Die Gefahr in ihrer Eigenthümlichkeit hängt besonders gerade von der bestimmten Reiseroute ab. Wenn also der Schiffer eigenmächtig und ohne Noth von derselben abweicht, so schadet der nun erfolgte Verlust dem Bodmeristen nicht. Auch könnte hier nicht einmal der Beweis des Nehmers genügen, dass die Veränderung und auch noch so geringe Abweichung von der verabredeten Reiseroute keinen Einfluss auf die Gefahr gehabt habe noch hätte haben können; denn einmal scheint letzteres sehr problematisch und sodann ist überhaupt die festgesetzte Reiseroute für etwas so Fundamentales für die Bodmerei anzusehen, dass man hier überall dem Nehmer auch nicht die kleinste Willkürlichkeit zu Gute halten darf. Das Gegentheil führt zu einem Heere von Inconsequenzen. Die Grenze lässt sich dann nicht ziehen. Pardessus n. 914.

Doch haftet natürlich Rheder und Ladungseigenthümer auch hier nicht persönlich, sondern nur deren Gut und sodann persönlich der Schiffer. Eine durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführte Reiseänderung gehört zur Seegefahr, die der Geber tragen muss. Holl. R. 587. Schwed. Seerecht IV. 4.

V. Auch gerade der besondere Zustand des Schiffes bestimmt die übernommene Gefahr eigenthümlich. Wenn dem-

---

52. Pöhls l. c. 839 verpflichtet den Eigenthümer, wenn er die Verbodmung selbst vornahm und nun durch des Schiffers Schuld der Gegenstand gänzlich unterging, unbedingt zur Rückzahlung, ist aber nicht recht deutlich. Vergl. Benecke System IV. S. 472, der aber die Analogie mit der Assecuranz presst.

nach ohne zufällige Noth der Schiffer die verbodmeten Güter in ein ander Schiff packt, so gilt das was sub IV. gesagt ist. Holl. Recht l. c. 982, welches die Veränderung des Schiffes eben nur im Falle der unwiderstehlichen Gewalt gestattet. Selbst der Beweis in solchem Falle der eigenmächtigen Veränderung des Schiffes, dass das substituirte Schiff eben so gut oder noch besser als das bezeichnete gewesen wäre, genügt hier nicht und ebensowenig der Beweis des Factums, dass beide Schiffe, das bezeichnete wie das substituirte untergegangen seien, denn es liegt hier überall eine eigenmächtige Veränderung der Gefahr vor, die sich der Bodmerist nicht gefallen zu lassen braucht.

Durch (ausdrückliche) Einwilligung des Gebers kann indessen diese Reise oder dies Schiff auch ohne höhere Gewalt verändert werden, und die Bodmerei bleibt bestehen. Pardessus n. 914.

Dasselbe wie von der Veränderung des Schiffes gilt auch von der Veränderung der verbodmeten Güter, nur mit der sehr umfassenden Ausnahme, dass fungibele Sachen auch hier so lange als vertretbar gelten, als nicht gerade auf diese bestimmte Species contrahirt ist und so lange die Einladung in das Schiff noch nicht erfolgt ist.

VI. Die Abnutzung des Schiffes durch Slitage trägt der Bodmerist[53]), denn diese muss man als stillschweigend in der Uebernahme der Seegefahr mitbegriffen betrachten.

VII. Geht nun der verbodmete Gegenstand während der Dauer des übernommenen Risicos und durch einen Zufall unter, den der Geber übernommen hat, so verliert derselbe jeden Anspruch an den Nehmer[54]).

VIII. Wird die ganze Reise durch irgend einen Zufall, namentlich durch höhere Gewalt völlig verhindert und ist also das Schiff gar keiner Seegefahr ausgesetzt, so wird dadurch der Contract aufgehoben. Der Nehmer zahlt das Kapital zurück,

---

53. So mit Recht Pöhls l. c. 841. Anderer Meinung sind Pardessus, Boulay-Paty und Benecke.

54. Man darf sich aber füglich nicht so ausdrücken: der Vertrag werde dann null (Pothier l. c. n. 37) oder bleibe nichtig (Ordon. 1681 Art. 11. III. 5). Besser Code de comm. Art. 325. Holländ. Code Art. 588. Span. Art. 831.

zahlt aber keine Prämie, denn diese soll ja nur Ersatz für die Seegefahr sein und letztere hat hier nicht existirt. Dagegen scheint es mir billig, den Geber zu berechtigen, für die Zeit des ihm entzogenen Kapitals die unter Kaufleuten üblichen Zinsen zu fordern. Das Holl. Recht l. c. Art. 586 billigt ihm ausdrücklich die gesetzlichen Zinsen zu. Es versteht sich, dass die etwa vorausbezahlte Prämie mit dem Kapital zurückzugeben ist.

IX. Unterbleibt aber die Reise gänzlich durch Schuld des Gebers, so spreche ich ihm jene Zinsen ab; durch Schuld des Nehmers oder seines Repräsentanten, so verurtheile ich ihn nichtsdestoweniger wenn auch nicht die Prämie zu zahlen, so doch ausser jenen Zinsen dem Geber noch das gesammte Interesse zu leisten.

Die Fälle sub VIII. und IX. sind die des Ristorno. Siehe § 205.

X. War die Reise bereits angefangen, es muss aber dieselbe aus irgend einem Grunde abgebrochen werden, z. B. auch weil Seeräuber oder Kaper das Meer unsicher machen, so muss nichtsdestoweniger Kapital und Prämie bezahlt werden, denn das Risico ist hier angefangen, mithin die Prämie verdient. So ausdrücklich Holländ. Handelsgesetzbuch Art. 586. cf. Pardessus n. 913. Es liegt darin, namentlich wenn die Reise in dem ersten Anfange abgebrochen werden musste, allerdings einige Härte. Diese könnte aber einzig dadurch gemildert werden, dass man etwa dem Richter nach billiger Berücksichtigung der Umstände des jedesmaligen concreten Falles das Recht, den Betrag der Prämie herabzusetzen, einräumte: was allerdings willkürlich ist. Indessen allgemeine Grundsätze lassen sich hier nicht weiter aufstellen. Dies scheint mir selbst von dem Falle zu gelten, wenn die Bodmereisumme die Seegefahr für eine bestimmte Zeit nach dem Contract zu tragen hatte, denn bei einer solchen Festsetzung liegt ja nicht die Präsumtion vor, dass während der Zeit in jedem Augenblicke die Sache einer Seegefahr nach dem Abschlusse des Vertrages ausgesetzt sein werde, und so scheint mir denn kein Grund vorzuliegen, um diesen Fall anders als alle übrigen beurtheilen zu müssen [54]. Also wenn nur hier

54. Siehe aber Pöhls l. c. 843

einmal ein Risico stattgefunden, so ist auch hier die Bedingung der Prämie nach strengem Rechte erfüllt.

Demnach lässt sich auch sagen: Eine Gefahr ist für den Bodmereigeber überhaupt nicht vorhanden, wenn der Bodmereinehmer die Reise freiwillig aufgibt oder wenn bloss Sachen verladen werden, die nicht im Contract als haftend angegeben sind, oder wenn sie für eine andere als die übereingekommene Reise expedirt werden, oder wenn das Schiff zu Hause oder unterwegs oder die Reiseroute eigenmächtig geändert sind, hauptsächlich aber wenn das Schiff überhaupt nicht abgeht, oder wenn die Reise ganz unterbleibt.

XI. Bei einem theilweisen durch Zufall im obigen Sinne herbeigeführten Untergange des verbodmeten Gegenstandes (siehe auch n. XIII.) reducirt sich der Anspruch des Gebers auf den Werth des noch erhaltenen Theiles und darf er sich aus demselben, soweit es möglich ist, immer befriedigen. Es ist gleichgültig, ob die Bodmereisumme im Verhältniss zu dem Werthe des ganzen heilen Gegenstandes hoch oder niedrig war. Bei einer Verbodmung des ganzen Gegenstandes dient der ganze erhaltene Rest zur Befriedigung des Gläubigers. War aber nur ein Theil eines bestimmten Gegenstandes, z. B. von 100 Ballen Baumwolle nur bestimmte 20 Ballen, numerirt 1—20, verbodmet, so darf sich der Bodmerist überall nur nach Verhältniss seines Antheils aus dem geretteten Reste befriedigen. Dasselbe gilt, wenn ein ideeller Theil, z. B. eine Schiffspart oder die Hälfte der Ladung verbodmet war. Der Geber darf sich nur pro rata an den Rest halten. Sind bestimmte Theile von fungibelen Sachen verbodmet, z. B. jene 20 Ballen von 100 Ballen Baumwolle, ohne Angabe der bestimmten Ballen durch ihre Nummern, so ist die Verbodmung eines ideellen Theiles vorhanden.

Diese Art von Haftung des Bodmeristen für den Seeschaden des verbodmeten Objectes drückt man durch die Clausel aus: Es solle Alles haften, was der Boden zu Lande bringt; oder auch: der Bodmereigeber ist frei von Havarie oder von Bodmerei zahlt man keine Havarie, d. h. der Bodmereigeber trägt überhaupt den Seeschaden gar nicht, so lange der Gegenstand (trotz dessen Beschädigung) noch zu seiner Befriedigung hinreicht.

Doch sind zuvor überall erst die Bergungskosten (Code de com. fr. 227), sowie die Havariegrossebeiträge der ver-

bodmeten Objecte und zwar bei einer theilweisen Verpfändung eines Gegenstandes verhältnissmässig in Abzug zu bringen.

Diese ausgesprochenen Grundsätze sind in England, Hamburg [56]), nach der Schwed. Ass.-Ordnung 1750, ferner in der alten Amsterdamer Ass.-Ordnung, sowie nach dem Preuss. Seer. 1727 (VIII. 36), und zum Theil noch jetzt in Holland (siehe weiter unten) praktisch. Die anderen Seerechte verwechseln zumeist hier Assecuranz und Bodmerei und haben folgende Bestimmungen. Sie lassen den Bodmeristen allen an dem verbodmeten Gegenstande passirten Seeschaden und zwar sowohl die grosse als die particuläre Havarie verhältnissmässig mittragen, dass er also in ähnlicher Weise wie ein Versicherer einsteht. Vergl. Span. Handelsgesetzbuch Art. 834, wo nur in Bezug auf die mehr oder weniger durch Schuld des Schiffers und seiner Leute, sowie des Bodmereinehmers, durch inneren Verderb, bei freiwilliger Veränderung des Schiffes entstandenen particulären Havarien eine Ausnahme stattfindet. Auch Code de com. fran. Art. 330 und zwar sogar ohne jene Beschränkungen ausdrücklich zu machen, die sich aber von selbst verstehen. cf. Pardessus l. c. 854, der auch behauptet n. 895, dass der Nehmer sich zwar durch besondere Verabredung von Tragung der particulären Havarie befreien dürfe (Art. 330), nicht aber der Havariegrosse, nämlich 1) weil dies Folge des Grundsatzes von der Verpfändung der verbodmeten Sachen sei und 2) weil ja die Bergung in Havariegrosse zuletzt doch immer einzig dem Geber zu Gute komme.

Dagegen bestimmte die Ordonnance de la m. 1681 Art. 16. (III. 5): Les donneurs à la grosse contribueront, à la décharge des preneurs, aux grosses avaries — —, et non aux simples avaries ou dommages particuliers qui leur pourraient arriver, s'il n'y a convention contraire; und diese zwiespältige Satzung ist im neuesten Preuss. Rechte (Allg. L. R. II. 8. § 2427—31) adoptirt, wornach der Bodmereigeber, falls er sich nämlich an den Werth der verbodmeten Sache hält, zur Havariegrosse con-

---

56, Hamb. Statuten 1603. II. 18. Art. 6. Von Bodmerei ist man nicht schuldig Haverey zu bezahlen. Auch Hamb. Ass.-Ordn. IX. Art. 2. Siehe auch die guten Bemerkungen Langenbecks l. c. ad Art. 6. der Statuten.

tribuirt: was nicht einmal anders verabredet werden kann; nicht aber zur Particularhavarie, wenigstens ist dies nicht ausdrücklich gesagt [57]).

Das Holl. Handelsgesetzbuch scheint nicht recht klar. Zwar wird Artikel 589 festgesetzt, dass: Bodmerei aus Noth geschlossen, falls nicht das Gegentheil ausdrücklich bedungen worden, keine andere Havarie trägt, als den Schaden, der aus dem Verluste oder aus der Verminderung nach Art. 569 entspringt, d. h. aus particulärer Havarie des verbodmeten Gegenstandes. Daraus würde also folgen, dass jeder andere Bodmerist die particuläre und grosse Havarie tragen müsse. Indessen Art. 699, wo die Fälle der Havariegrosse angeführt werden, wird sub n. 19 doch nur die Bodmereiprämie von Geldsummen, welche zur Deckung von Kosten, die in Havariegrosse kommen, aufgenommen sind, genannt.

Der von uns aufgestellte Satz: von „Bodmerei ist man keine Haverei“ schuldig, der sogar zur Parömie geworden ist [58]), scheint nun aus folgenden Gründen richtig und darnach der Bodmerist sowohl von Tragung der particulären wie grossen Havarie freizusprechen zu sein.

---

57. Pöhls l. c. S. 844 und andere Autoren interpretiren diesen Art. 16 der Ordonnanz merkwürdig. Vergl. Guidon de la mer cap. 19. Art. 5. — Wegen des neuesten Preuss. Rechts vergl. Koch, Preuss. R. § 448. — Wegen dieser ganzen Controverse siehe noch n. XIII. dieses §, sowie bereits Valin l. c. sur l'art. 16 h. t. Boulay-Paty l. c. p. 220. Emerigon l. c. p. 504. Pothier l. c. n. 47. Baldasseroni l. c. tit. VII. n. 29 p. 115. Benecke, System S. 463 ff. 493 ff. Verwer l. c. Aentekeninge § 24. Azuni l. c. I. p. 220. Doch sind die Ansichten dieser Autoren zumeist veraltet: was zum Theil auch von der sonst in Frankreich herrschenden Ansicht gilt: dass, wenn nur der verbodmete Gegenstand ganz ankommt, der Bodmereischuldner persönlich haften müsse, obschon der Gegenstand in einem so verschlechterten Zustande angekommen ist, dass er die Bodmerei nicht deckt, ungeachtet dies durch Seeunfälle veranlasst ist, die der Bodmerist tragen musste. Siehe n. XIII.

58. Vergl. Eisenhart, Grundsätze des Deutschen Rechts in Sprüchwörtern (2. Aufl. Leipzig 1792) S. 411. Wegen der folgenden Ausführung siehe bereits Langenbeck's l. c. verständige Notizen und Pöhls l. c. 844. 45.

Bodmereigelder dürfen nach der Natur des Seerechts keine Havarie bezahlen, denn sie werden überhaupt nicht direct einer Gefahr ausgesetzt, sondern eben das Object, worauf sie geliehen sind, und mithin laufen sie gerade durch die Gefahr des verbodmeten Gegenstandes selbst ihr volles Risico, denn wird derselbe unter den Werth der Bodmereisumme durch Seegefahr vermindert, so vermindert sich auch der Anspruch des Bodmeristen auf Rückzahlung seines Darlehns sammt der Prämie. Es wäre allzu hart, wenn man den Bodmeristen verurtheilen wollte, nun ausserdem noch nach Verhältniss seiner Geldsumme die particuläre Havarie zu tragen. Also z. B. ein Schiff ist 20,000 Thlr. Werth. Darauf sind 5000 Bodmereigelder geliehen. Das Schiff hat für 2000 Thaler Havarieparticulär erlitten. Nun würde zwar der Bodmerist seine 5000 Thlr. zurückerhalten, aber er müsste davon als Beitrag zur Havarie ¼ von deren Betrage, d. h. 500 Thaler sich abziehen lassen. Dies wäre ein neues Risico, welches in der Eigenthümlichkeit der Bodmerei nicht begründet scheint. Die Prämie wird nicht für diese doppelte Gefahr gezahlt, sondern einzig: wegen der Möglichkeit, dass das Bodmereiobject ganz zu Grunde gehe und mit ihm auch der Darlehnsanspruch völlig aufhöre oder doch bei blosser Verschlechterung unter dem Werthe des Darlehns dieser Anspruch im Verhältniss verringert werde.

Es darf aber füglich die Bodmereisumme auch nicht zur Contribution in Havariegrosse herangezogen werden. Allerdings wird durch die freiwillige Opferung auch das Beste des Bodmeristen indirect mitbefördert, da ja derselbe bei dem Untergange der Sache sein Darlehn völlig verloren hätte. Allein einmal steht der Bodmerist mit den übrigen Schiffs- und Ladungsinteressenten, mit denen diese Bodmerei nicht ausdrücklich geschlossen ist, überhaupt in gar keiner rechtlichen Beziehung. Folglich ist ihm auch in Bezug auf sie gar nichts gerettet. Der Hauptgrund ist aber sodann der, dass, wenn man die Bodmereisumme contribuiren lassen wollte, dasselbe Object zweimal contribuiren würde, einmal in dem Werthe des Schiffes und überhaupt des verbodmeten Gegenstandes, und einmal als Bodmereigeld, welches ja nicht mehr in Natura existirt, sondern bloss als Aufwendung in den verbodmeten Gegenstand oder überhaupt zum Zweck der Reise verwendet ist. Es kann doch aber selbstredend dieser Werth nur einmal gerettet werden.

Pöhls l. c. S. 845. Aber auch die eben daselbst ausgesprochene Ansicht von Pöhls, dass man zwar die Bodmerei von der Contribution freisprechen, dagegen den Bodmereigeber verpflichten solle, dem Nehmer den Beitrag desselben zur Havariegrosse zu erstatten, wogegen der Nehmer verbunden sein soll, das, was er als Entschädigung in Havariegrosse erhält, dem Bodmeristen wiederherauszugeben [59]), scheint nicht gebilligt werden zu können. Wozu diesen Umweg? da es sich ja von selbst versteht, dass der Bodmerist sich an den verbodmeten Gegenstand nur nach Abzug der Havariegrossbeiträge halten darf. Denn nur der nach diesem Abzuge vorhandene Werth darf als wirklich behalten angekommen angesehen werden. Sodann aber führt diese Ansicht geradezu zu Absurditäten. Unmöglich kann der Bodmereigeber den ganzen Antheil an Contribution, die den verbodmeten Gegenstand trifft, überall tragen. Man nehme z. B. den Fall, dass ein Gegenstand, der einen Werth von 100,000 Frs. hat, für 1000 Francs verbodmet wäre. Es würde dann schon eine Havariegrossecontribution von 1 % die Forderung des Bodmeristen völlig absorbiren. Dies wäre aber unsinnig. Höchstens dürfte man also den Bodmeristen nur im Verhältniss seiner vorgeschossenen Darlehnssumme in jedem einzelnen Falle contribuiren lassen [60]). Aber auch das scheint nach den bisherigen Auseinandersetzungen falsch.

Auch würde die etwanige Bestimmung nicht zu billigen sein, dass die Bodmereiprämie überall zur Contribution in Havariegrosse beitragen müsse, soweit sie nämlich wirklich gezahlt wird. Denn es ist hier die verpflichtende Beziehung des Bodmeristen zu den anderen Ladungs- und Schiffsinteressenten als dem Nehmer selbst nicht abzusehen, und wenn allerdings auch nicht geläugnet werden kann, dass die Prämie durch das Havariegrossefactum errettet worden ist, so geht dies doch nur den Nehmer an, der allein, nämlich durch den verbodmeten Gegen-

---

59. Welche letztere Pflicht des Nehmers allerdings feststehen muss, weil ja der verbodmete Gegenstand soweit erhalten ist, als er in Havariegross ersetzt wird.

60. Dies verlangt Fremery, études de droit commercial p. 263 gegen die entgegenstehende, eben zu jener Absurdität führende Ansicht des Pardessus l. c. n. 926.

stand, mit dem Bodmeristen verbunden ist und der allein eben dadurch und nicht durch die Bodmereisumme mit den übrigen Interessenten von Schiff und Gut in Verbindung steht, denen völlige Genüge gethan ist, wenn erst nach Abzug der Havarielasten der Gegenstand dem Nehmer und durch diesen dem Geber der Bodmerei überantwortet wird. Zugleich wäre eine solche Bestimmung sehr unpraktisch, da in der Regel nicht dem Bodmeristen, sondern dem Nehmer die Zahlung des Beitrages zur Last fiele, indem sich jener nun in Voraussicht der möglichen Zahlung eines Havariegrossebeitrags von der Prämie nur eine um so höhere Prämie würde versprechen lassen, so dass in allen Fällen, wo der Gegenstand in einem Zustande nicht unter dem Werthe der Bodmerei ankäme, eigentlich der Nehmer den Beitrag von der Prämie zahlen würde: was jedenfalls nicht die Absicht einer solchen Festsetzung sein soll [61]). Siehe auch n. XIII.

XII. Ob im Falle des partiellen Verlustes der Bodmereigeber nicht wenigstens verhältnissmässig die bedungene Prämie fordern kann, ist unter den älteren Autoren sehr streitig. Siehe Pothier l. c. n. 48. und die unter der vorigen n. XI. angegebenen Schriftsteller. Indessen erwähnen erstlich die Particularseerechte nichts davon. Ferner kann natürlich, wenn der Werth des verbodmeten Gegenstandes in dem Zustande der Verschlechterung nicht einmal die Kapitalsumme deckt, selbstredend von einer Befriedigung aus demselben auch noch in Betreff der Prämie wegen physischer Unmöglichkeit nicht die Rede sein. An eine irgend wie persönliche Verpflichtung des Nehmers zur Zahlung der Prämie oder eines Theiles derselben aus seinem übrigen Vermögen darf aber nach den bisherigen Erörterungen nicht gedacht werden. Also wird die Sache nur dann praktisch, wenn trotz des partiellen Unterganges oder resp. der Verschlechterung

---

61. Siehe bereits Bd. II. § 165 n. XXV. und XXVI. — Uebrigens verstehe ich das Holl. Recht l. c. in jenem oben genannten Art. 569 n. 19 nicht so, als ob der Bodmerist in jenem bestimmten Falle contribuiren müsse, sondern nur dahin, dass seine Prämie ihm von den Schiffs- und Ladungsinteressenten in Havariegrosse ausgezahlt werden müsse, was sich dann aber überhaupt von der ganzen Bodmereisumme in jenem bestimmten Falle versteht.

des Bodmereiobjectes noch so viel behalten bleibt, dass 1) das Kapital daraus völlig bezahlt werden kann und 2) auch noch etwas mehr übrig bleibt. Dann aber kann es keinem Zweifel unterliegen, dass dieses Mehr bis zur völligen Deckung der Prämie von dem Geber in Anspruch genommen werden darf, ja dass er auch noch von dem Mehr, soweit es reicht, die bei der Abwickelung des Geschäfts aufgelaufenen Kosten in Abzug bringen kann.

XIII. Es soll hier nicht die Ansicht mancher älteren Autoren und besonders noch neueren Französischen Schriftsteller verschwiegen werden: wornach der Nehmer nur im Fall glücklicher Ankunft zu zahlen verbunden sei und von einer glücklichen Ankunft weder im Fall des Unterganges noch der blossen Havarie des verbodmeten Gegenstandes die Rede sein soll. In welchem Zustande aber auch die verbodmeten Sachen an ihrem Bestimmungsorte ankommen, so muss nach derselben (!) Ansicht der Nehmer stets Kapital und Prämie bezahlen, nur soll ihn der Geber, falls Havarien erlitten sind, dafür entschädigen. Und zwar bei der Havariegross muss der Geber dem Nehmer für das, was letzterer zur Contribution zahlt[62]), Entschädigung leisten, wogegen er das empfängt, was die anderen Contributionspflichtigen zahlen müssen, wobei es sich von selbst versteht, dass, wenn das Darlehn nur für einen aliquoten Theil des Gegenstandes bei der Bodmerei hingegeben ist, aller Schaden und Vortheil aus der Havariegross nur verhältnissmässig von Geber und Nehmer zu tragen ist. Auch bei der particulären Havarie soll dann der Geber die ganze Summe, für welche sie abgeschätzt ist, tragen. Vergl. Pardessus l. c. n. 920 sq. Indessen diese ganze Ansicht darf nach den n. XI. dieses § gegebenen Erörterungen als irrig bezeichnet werden.

XIV. Wegen der völligen Willkürlichkeit der Prämie in Bezug auf ihre Höhe einerseits ist es nicht abzusehen, warum nicht andererseits auch die vom Bodmereigeber zu tragende

---

62. Und dies ist nach Pardessus der volle Betrag des von dem Bodmereigegenstande überhaupt zu leistenden Havariegrossebeitrages, wogegen aber schon Fremery polemisirt. Siehe oben n. XI. Note 60.

Gefahr in jeder beliebigen Weise beschränkt werde [63]). Nur darf darin keine verdeckte Entziehung der Gefahrstragung liegen.

XV. Ueber die Dauer des Risicos und ihre Präsumtionen in Ermangelung ausdrücklicher Bestimmungen ist bereits oben § 201. n. 10. u. § 203 n. VII. gesprochen worden. Muss das Schiff in einen Nothhafen einlaufen, so trägt im Allgemeinen der Bodmerist auch während des Aufenthaltes des Schiffes in demselben die Gefahr [64]), falls er für die Gefahren der Reise überhaupt steht oder falls bei einer bestimmten Zeit für die übernommene Gefahr die Zeit jenes Aufenthaltes im Nothhafen noch in jenen verabredeten Zeitraum des Risicos hineinfällt. Endigt freilich die bestimmte Zeit während des Aufenthaltes im Nothhafen, so trägt selbstredend der Bodmerist nur bis zu diesem Augenblicke die Gefahr im Nothhafen.

Das Einlaufen in einen Nothhafen in Folge erlittener Seeschäden ist selbst als Seegefahr anzusehen, wofür der Geber haftet, so lange nicht das Gegentheil verabredet worden ist. Zugleich aber ist Regel: Wenn nur auf eine bestimmte Zeit die Bodmerei gegeben wird, so hört nach Ablauf dieser Zeit eo ipso die Gefahr für den Geber auf und das Kapital mit der Prämie muss zurückgezahlt werden, wenn auch das Schiff noch des Weiteren einer Gefahr ausgesetzt bleibt. Ja bis zum Belaufe des Werthes des verbodmeten Gegenstandes beim Ablauf jener bestimmten Zeit der Verbodmung, haftet der Bodmereinehmer selbst persönlich mit seinem übrigen Vermögen für verhältnissmässige Rückzahlung des Bodmereicapitals und der Prämie, wenn in einer anderen späteren Gefahr der verbodmete Gegenstand untergegangen sein sollte. Vergl. Pothier (contract à la grosse) n. 36. Uebrigens ist hier namentlich bei älteren Französischen Autoren Manches controvers; cf. Emerigon II. 517. Boulay-Paty III. 201—203. Doch scheint die Sache klar genug zu sein.

---

63. Pardessus l. c. n. 895 und 914 in f., sowie Pöhls S. 846 ist unserer Ansicht. Emerigon l. c. p. 503 erklärt bei solcher Beschränkung der Gefahr den Contract für „offenbar“ null und wucherlich: was ich aber nicht so offenbar finde. Aehnlich wie Emerigon auch Targa, ponde. cap. 32. n. 17. Boulay-Paty l. c. p. 224.

64. So Pöhls l. c. Benecke, System a. a. O. S. 174 ist anderer Meinung ebenso Baldasseroni l. c. n. 42. p. 123.

XVI. Trifft übrigens den verbodmeten Gegenstand ein Unglücksfall, so ist der Bodmereinehmer verbunden, dem Geber sobald als möglich davon Nachricht zu geben.

§ 205. Ristorno.

I. Wenn die verbodmeten Sachen aus irgend einem Grunde ganz oder theilweis nicht der Gefahr ausgesetzt werden, so kann überhaupt ganz oder doch in Bezug auf die nicht der Gefahr exponirten Sachen von Bodmerei nicht die Rede sein. Sobald nun die Nichtaussetzung der Gefahr gewiss ist, so ist der Bodmereivertrag wenigstens insofern und soweit die Gegenstände der Gefahr nicht ausgesetzt, nicht vorhanden, da die Bestehung der Gefahr etwas durchaus Wesentliches darin ist.

Es ist wenigstens in Bezug auf die nicht exponirten Objecte 1) nur ein einfaches Darlehen mit Pfandrecht (siehe n. III.) vorhanden und 2) kann demnach der Geber wenigstens in Bezug auf die nicht der Gefahr ausgesetzten Sachen keine Prämie zu verlangen berechtigt sein, die ja nur Folge der Gefahr ist, indessen wird er jedenfalls im Allgemeinen zur Zinsforderung befugt sein, da bei der Stipulirung der Prämie überall die Präsumtion obwaltet, dass das Darlehn nicht ohne Entgeld, also im Fall des Wegfalls der Gefahr und Prämie, wenigstens mit den üblichen kaufmännischen Zinsen sammt allen Kosten, auch denen der etwanigen Versicherung (Preuss. Recht II. 8. § 2418), zu restituiren sei. Ja im Falle der durch die Schuld oder den freien Willen des Nehmers, nicht durch reinen Zufall herbeigeführten Rückgängigmachung scheint es allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend zu sein, dass der Nehmer dem Geber überhaupt das gesammte Interesse prästire [65]). Siehe § 204. n. IX.

---

65. Das Preuss. Recht l. c. § 2419 verurtheilt den Nehmer, der bloss unter Vorspiegelung einer zu machenden Reise oder Versendung den Contract schloss und nachträglich aufhob, zur Zahlung der bedungenen Bodmereiprämie, insoweit selbige die gewöhnlichen Zinsen übersteigt, an die Schiffsarmenkasse: eine allerdings etwas sonderbare Satzung.

Die einzelnen Fälle sind zum Theil § 204 n. VIII. und IX. angegeben. Siehe aber n. IV. dieses §.

II. Es versteht sich aber überall hier von selbst, dass der Geber, sobald jenes Factum der Nichtaussetzung der Gefahr für den verbodmeten Gegenstand feststeht, also von einer Bodmerei eigentlich nicht mehr die Rede ist, sofort den Contract aufheben und sein Kapital zurückfordern darf. Er braucht sich keineswegs gefallen zu lassen, dass der Nehmer nun etwa das Geld als einfaches Darlehn behalte. Werden also sämmtliche Gegenstände der Verbodmung nicht exponirt, so darf der Geber sein ganzes Kapital zurückfordern im Augenblicke, wo jene Nichtaussetzung der Gefahr gewiss ist. Wenn dagegen die Bodmereiobjecte nur theilweis der Gefahr nicht ausgesetzt werden, so scheint dadurch wegen des unbestimmten aleatorischen Charakters der Bodmerei als eines gewagten Geschäftes juristisch nichts entgegenzustehen, dass der Vertrag bis zum Belaufe des Werthes der wirklich exponirten Objecte zu Recht bestehen bleibe und dass ihn der Bodmereigeber nicht gänzlich über den Haufen werfen dürfe, sondern sich damit begnügen müsse, den Betrag seines Kapitals nur zum Theil und zwar im Verhältniss der nicht der Gefahr ausgesetzten Gegenstände zurückzufordern. Zugleich ist der Geber in allen Fällen für verpflichtet zu halten, ganz oder theilweis das Kapital wegen Nichteintritts der Gefahr auf Anbieten des Nehmers zurückzunehmen und kann er sich dessen selbst im Falle der durch des Nehmers Schuld eingetretenen Nichtexponirung der Gefahr nicht weigern, doch hat er je nach der Schuld oder Unschuld des Nehmers eine grössere Schadloshaltung zu fordern, wenn er auch nie die Prämie zu verlangen berechtigt sein kann. Siehe n. I. und IV. dieses §.

Jene Restitution des Kapitals nennt man nun Ristorno von dem Italienischen ritornare (wiedergeben), ritorno (Zurückgabe). In England und Nordamerika heisst es return, in Frankreich ristourne. Es ist analog dem Ristorno bei Assecuranzen, obgleich es damit doch nur einige Aehnlichkeit hat, indem es dort bedeutet Restitution der bereits von dem Versicherten gezahlten Assecuranzprämie, doch so, dass davon wegen der bereits gehabten Mühwaltung des Versicherers und wegen der Nothwendigkeit, Gelder festliegen zu lassen, gewöhnlich ½ pCt. abgezogen wird.

III. Dem Darlehngeber bleibt aber zur Sicherung seiner Rückzahlungsforderung ein Pfandrecht an den verbodmeten Gegenständen, denn dies letztere erscheint durch das Verschwinden der auszusetzenden Gefahr nicht so wesentlich wie die Prämie afficirt zu werden und nicht nothwendig, mit demselben in sich juristisch zusammen zu fallen. Anderer Meinung ist Pardessus l. c. n. 928. Siehe aber n. VIII. dieses §.

IV. Das Ristorno tritt nun in verschiedenen Fällen ein, die aber alle juridisch gleich gelten. Es erfolgt, wenn die verbodmeten Waaren gar nicht ins Schiff geladen werden oder wenn überhaupt die Reise des Schiffes unterbleibt, und letzteres gilt dann insbesondere, wenn das Schiff oder wenn Schiff und Ladung zugleich verbodmet waren. Schwierig ist bei einer gleichzeitigen Verbodmung von Schiff und Gut in einer Bodmerei der Fall, dass zwar das Schiff abgeht, nicht aber die Ladung oder doch nur ein Theil derselben. Ist hier nicht nach den besonderen Bestimmungen des Contractes das Eine wie das Andere je für die ganze Bodmerei und die ganze Prämie verhaftet, so gilt die Bodmerei nur nach Verhältniss des wirklich in See gegangenen Schiffes und Gutes; das Uebrige der Bodmereisumme ist nur als einfaches verzinsliches Pfand-Darlehn anzusehen, und die Bodmereiprämie reducirt sich im Verhältniss. Die besonderen Wirkungen bei einer Verschuldung mögen nach § 204 sub IX. eintreten.

Ist von verbodmeter Ladung nur ein Theil abgegangen, so findet dieselbe Reduction mit denselben Wirkungen statt.

Auch ist der Fall analog zum Ristorno zu ziehen, wo die Kapitalsumme des Gebers, mag sie nun in Geld oder in Waaren oder Materialien bestehen, von dem Geber nicht ganz zu dem beabsichtigten Zwecke verwandt wird. Der Geber muss den Ueberschuss zurücknehmen und der Nehmer ist zur Zurückgabe desselben sogar verpflichtet unter der Voraussetzung, dass die verbodmeten Gegenstände, wegen der Nichtaufwendung der ganzen Summe oder auch aus anderen Gründen vor der Abreise nicht mehr dem Werthe des ganzen Bodmereicapitals wenigstens gleichkommen. Span. Handelsgesetzbuch Art. 824. Auch glaube ich, dass hier der Nehmer zur Zinszahlung für den rückgezahlten Ueberschuss verpflichtet ist. Sodann scheint es sich von selbst zu verstehen, dass die Prämie im Verhältniss des zurückgezahlten Theiles der Kapitalsumme sich vermindern müsse.

Endlich darf der Fall hieher gerechnet werden, wo überhaupt die vorgestreckte Summe sich als höher denn die verbodmeten Gegenstände vor der Abreise noch erweist. Jedenfalls ist der Geber berechtigt, wenigstens den Ueberschuss sich zurückzahlen zu lassen, versteht sich mit Zinsen und unter verhältnissmässiger Minderung der Prämie. Im Fall des Betruges von Seiten des Nehmers wird er aber befugt gehalten werden müssen, wie es auch das Holländ. Handelsgesetzbuch Art. 576 ausdrücklich erklärt, den Vertrag für nichtig erklären zu lassen, und spreche ich dann dem Geber das Recht zu, ausser dem gesammten Kapital nicht bloss Zinsen, sondern Leistung des gesammten Interesses fordern zu können. Das Prämium ist aber auch hier nicht zu zahlen.

V. War das Risico begonnen, so ist Kapital und Prämie zu zahlen. Es kann von einem Ristorno nicht mehr die Rede sein.

VI. Der Nehmer ist zur sofortigen Anzeige von der ganzen oder theilweisen Nichtrealisirung der Bodmereibedingungen an den Geber verbunden; sonst muss er in allen Fällen dem Geber nicht bloss Zinsen zahlen, sondern das gesammte Interesse leisten.

Uebrigens wenn auch der Nehmer erst nach beendigter oder auch angetretener Reise dem Geber die Anzeige macht, und nöthigenfalls den Beweis liefert: dass die verbodmete Waare gar nicht geladen, mithin auch nicht der Seegefahr ausgesetzt sei: — so kann von einer Prämienforderung des Gebers füglich nicht die Rede sein. Aber in solcher verspäteten Anzeige liegt wohl allemal eine Schuld des Nehmers (oder doch seines Repräsentanten), der hier mithin in der Regel nicht bloss zur Zahlung der höchsten Zinsen, sondern überhaupt zur Leistung des gesammten Interesses zu verurtheilen ist. Dieses Interesse mag der Geber beweisen und sollte derselbe darthun können, dass er während der Zeit eine andere vortheilhafte Bodmereiprämie zu verdienen Gelegenheit gehabt hätte, so wird die demselben zu leistende Entschädigung darnach hoch zu bestimmen sein, mithin in manchen Fällen der verabredeten Prämie gleichkommen können.

Pardessus n. 931 scheint den betrügerischen Nehmer überall zur Zahlung der Prämie zu verpflichten, da derselbe gegen die desfallsige Forderung des Gebers sich auf seinen eigenen

Betrug und auf die dadurch bewirkte Aufhebung des Contractes nicht berufen könne. Doch gesteht er selbst, dass füglich die Gerichte nur Kapital und Zinsen auch hier zusprechen würden.

VII. Es liegt in der Natur des Bodmereicontracts die rechtliche Forderung des Bodmereigebers begründet, dass der Nehmer überall den Beweis liefere, dass jedes dessfallsige Risico im einzelnen Falle vom Geber zu tragen war, also namentlich, dass das Schiff durch Zufall, nicht durch Schuld des Nehmers oder seiner Repräsentanten von seiner Route abgewichen sei, dass ferner sich im Schiffe zur Zeit der zu tragenden Gefahr, für seine Rechnung verbodmete Güter bis zum Belaufe des Bodmereidarlehns auf dem Schiffe befunden haben etc.; oder falls das Bodmereikapital zum Behufe von Einkäufen über See entliehen war, dass sich die bestimmte Bodmereisumme in natura auf dem Schiffe zu jener Zeit befunden habe. Pardessus l. c. 929. Solchen Beweis anzufechten steht natürlich dem Bodmereigeber zu. cf. Code de com. fr. Art. 329. Ohne jenen vollen Beweis verliert der Geber seinen Anspruch auf Restitution des Kapitals, resp. nebst Prämie, nicht.

VIII. Man spricht auch noch irregulärer Weise dann von Ristorno, wenn der Geber den Contract rückgängig macht. Wird aber das Ristorno von dem Geber einseitig und willkürlich ausgeübt, so kann er natürlich nicht bloss keine Prämie verlangen, sondern nur das Kapital zurückfordern, und spreche ich ihm nicht bloss Zinsen ab, sondern verurtheile ihn auch zur vollen Entschädigung des Nehmers. Preuss. Recht II. 8. § 2420. Dies folgt aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Nicht weniger, dass dem Geber in allen Fällen des Ristorno, mag es von ihm oder dem Nehmer geübt werden, bis zu seiner Befriedigung die verbodmete Sache eben so verhaftet bleibt, als wenn der Contract nicht rückgängig geworden wäre. Preuss. Recht l. c. § 2421. Siehe n. III. dieses §.

§ 206. Negociabilität des Bodmereibriefes.

I. Der Bodmereibrief erscheint als ein Vermögensobject und darum, da kein besonderer Grund in der Natur der Bodmerei entgegensteht, ganz allgemein als ein Gegenstand des Verkehrs, als veräusserlich. Es verhält sich aber mit der Veräusserlichkeit des Bodmereibriefes im allgemeinen ganz wie mit der von

Vermögensobjecten ähnlicher Art, namentlich von obligatorischen Urkunden mit oder ohne Pfandrecht. Insbesondere wird demnach die Uebertragung eines Bodmereibriefes durch eigentliche Cession sowie durch Delegation erfolgen können. Bei diesen beiden Veräusserungsarten sind dieselben Erfordernisse zu erfüllen und werden dieselben Wirkungen, Einreden etc. zu gestatten sein, wie sie überhaupt bei Cessionen und Delegationen vorkommen können.

II. Zugleich ist aber wegen des eigenthümlichen Charakters des Bodmereibriefes, als eines Handelspapieres, derselbe negociabel [66]). In Italien regelmässig und anderwärts nicht selten nennt man sogar den Bodmereibrief Seewechsel (cambio maritimo [67]), ohne dass sich aber behaupten liesse, dass der Bodmereibrief im Allgemeinen die Natur eines Wechsels habe. Es fordern aber einige Seerechte ganz ausdrücklich (Code de c. fran. Art. 313, Span. Art. 815 und Holl. Code Art. 573) und anderweitig ist es weitverbreitete Usanz, dass nur die an Ordre gestellten Bodmereibriefe negociable Natur haben, also namentlich durch blosse Indossemente in derselben Form wie Wechselbriefe an Dritte übertragen werden können. Es scheint auch keine Nothwendigkeit vorzuliegen, den Bodmereibrief an sich, auch, wenn er nicht an Ordre gestellt ist, für ein negociables Papier zu halten. Denn einmal kann ja der Zusatz: an Ordre, wenn es die Parteien wünschen, leicht gemacht werden, und sodann, wenn man auch von dieser Leichtigkeit absehen wollte, so ist der Bodmereibrief immer nur als ein seltenes Instrument anzusehen, durch welches der Seeverkehr nicht regelmässig bestimmt wird und bei welchem jene leichte wechselmässige Uebertragung nicht als unmittelbares Bedürfniss erscheint. Anders bei den Connossementen (Bd. I. § 109), obgleich selbst

---

66. Wegen England vergl. Abbott l. c. n. 14, S. 133. Case Rebecca, 5 Robinson, adm. rep. 102.

67. Uebrigens nennt man Seewechsel vorzugsweise auch die Connossemente, auf welche Bodmereigelder vorgestreckt sind und in deren Dorso demgemäss bemerkt ist, dass sie dem, auf welchen sie lauten oder jedem Inhaber, für die benannte Summe verpfändet sind. Siehe oben § 200 in f.

in Bezug auf diese die Theorie wie die Praxis sehr schwankend sind. Freilich lässt sich auf der andern Seite aus Gründen der Zweckmässigkeit für die gegentheilige Meinung sehr viel sagen. Denn 1) wird dadurch jeder Kapitalist leichter zur Hingabe von Summen auf Bodmerei sich entschliessen, da ja jeder Bodmereibrief an sich als eine Art Papiergeld selbst erschiene; und das würde jedenfalls dem Seeverkehre heilsam sein. 2) Dies würde namentlich den Bodmereinehmer zu Gute kommen, da dadurch die Höhe der Bodmereiprämie sich eher vermindern als erhöhen werde, falls der Bodmerist seinen Brief auf so leichte Weise wie einen Wechsel verwerthen könnte. 3) Dies würde auch dem Bodmereinehmer nicht anderweitig schaden, derselbe würde allerdings gegenüber dem Indossaten gewisse Einreden verlieren, die er dem Cessionär entgegenstellen könnte; doch ist dies unbedeutend. Bei dem Bodmereibrief kommt es so gut als gar nicht auf die Person des Gläubigers an. Jeder Gläubiger kann sich aber nur an die verbodmete Sache halten. (Siehe n. III dieses §.) Die Einrede aber, aus der Lex Anastasiana, wird selbst gegenüber dem Cessionar bei einer Bodmereiforderung überall nicht zu gestatten sein, da in jeder Bodmereiforderung überhaupt eine unsichere, gewagte Speculation liegt, auf welche sich die für den gewöhnlichen Verkehr berechneten Bestimmungen jener Lex nicht anwenden lassen, die ja im Grosshandelsverkehre überhaupt kaum respectirt wird [68]).

III. Der sogenannte Seewechsel oder Bodmereibrief wird zwar durch das Stellen an Ordre und Indossiren nicht zu einem wahren Wechsel und kann man nicht unbedingt die Vernichtung aller Einreden behaupten. Doch jedenfalls können trotz des an Ordre Stellens oder Indossirens nur diejenigen Einreden, welche aus dem Wesen des Bodmereicontracts sich nothwendig ergeben, gegen den dritten Inhaber ebenso wie gegen den ursprünglichen Bodmereigeber opponirt werden. Dagegen müssen dadurch alle anderen selbstständigen Einreden, welche nicht aus der Eigenthümlichkeit des Bodmereiverhältnisses entspringen, gegenüber dem dritten Inhaber als erloschen angesehen werden, falls sie auch gegen den ursprünglichen Geber das Recht auf Zahlung sistirt oder gemindert oder

---

68. Pöhls l. c. verlangt allemal das Stellen: an Ordre.

aufgehoben hätten [69]). Es liegt darin allerdings ein starkes Recht des Gläubigers. Doch möchte ich, aus Gründen der Billigkeit gerade gegen den Bodmereigläubiger, diesem dasselbe nicht bloss dann einräumen, wenn der Schuldner durch den Beisatz: an Ordre, gleichsam zu Gunsten des Gläubigers auf jene Einrede verzichtet hat; sondern allgemein, da bei der Bodmerei der Gläubiger an sich am ungünstigsten gestellt ist, indem er die Gefahr des Kapitals allein trägt.

IV. Die formellen Erfordernisse, wie sie bei Wechseln namentlich in prozessualischer Beziehung nothwendig sind, müssen auch bei dem Seewechsel erfüllt werden, wenn er wechselähnliche Wirkungen haben soll. Das Indossement muss das Bekenntniss der empfangenen Valuta enthalten. Die üblichen Proteste müssen innerhalb der gesetzlichen oder usuellen Fristen und mit den besonders vorgeschriebenen Förmlichkeiten erhoben werden [70]). Ist nun das Bodmereidarlehen auf eine bestimmte Zeit von Monaten oder Tagen gemacht, oder zu einer gewissen Zeit zurückzuzahlen: so muss der Inhaber des Bodmereibriefes die Zahlung zur angegebenen Zeit fordern und muss im Nichtzahlungsfalle nun protestiren unter Innehaltung der wechselmässigen Fristen und Formen. Ist aber der Zeitpunkt der Rückzahlung unbestimmt, ist also namentlich die Bodmerei für eine Reise überhaupt geschlossen oder bis auf die Zeit der Erreichung einer gewissen Höhe auf der See: so kann füglich der Inhaber das betreffende Schlussereigniss im Augenblicke wo es statt hat, nicht wissen, um sofort Zahlung zu fordern oder zu protestiren. Es genügt hier, wenn er nur sofort es thut, sobald er benachrichtigt ist.

---

69. Weiter gehen: Casaregis l. c. disc. 55. Baldasseroni l. c. lib. VIII. n. 5. p. 134. Emerigon l. c. p. 524. Boulay-Paty l. c. p. 99. Unsere Ansicht ist Pöhls l. c. 849. 850

70. Casaregis l. c. Boulay-Paty l. c. p. 99. 101. Pardessens n. 899. Anderer Meinung ist zum Theil Pöhls l. c. 851. Freilich bin auch ich der Meinung, dass Unterlassung dieser Formen, Versäumung dieser Fristen den Anspruch des Inhabers nicht ganz aufhebt, sondern nur ihm die wechselmässigen Vortheile entzieht. Doch darf man die Beobachtung dieser Formen mit Recht als ein Entgeld verlangen für die ungemein leichte, formlose Uebertragung des Bodmereibriefes durch Indossemente.

V. Mag nun aber der Bodmereibrief durch Cession oder durch Indossement und zwar titulo oneroso oder gratuito gleichviel, übertragen sein, so haftet doch in allen Fällen der Vormann dem späteren Gläubiger nur für die Verität, nicht für die Realisirung der Bodmereiforderung, es sei denn, dass das Gegentheil ausdrücklich bedungen wäre. Es findet also im Allgemeinen kein Regress statt [71]).

Im Fall des zufälligen Unterganges oder der Verschlechterung des Bodmereiobjectes durch Seegefahr, unter den Werth der Bodmereisumme nebst Prämie, versteht sich das Nichtstattfinden des Regresses von selbst. Die Bodmereiforderung fundirt ja auf der Voraussetzung der behaltenen Ankunft und es hiesse das Wesen der Bodmerei über den Haufen werfen, wollte man in solchem Falle dem späteren Gläubiger einen Regress gegen seinen Vormann zur Rückzahlung gestatten. Wer in eine Bodmereiforderung eintritt, kann füglich nur mit einem eventuellen Rechte zur Geltendmachung des Anspruchs im Falle glücklicher Ankunft als Gläubiger von Anfang an eingetreten sein, denn er muss wie die Rechte so die Lasten der Bodmerei mit übernehmen.

Aber auch wenn der verbodmete Gegenstand durch eine, den Geber an sich nicht treffende Gefahr untergegangen ist, so kann sich der spätere Gläubiger nur an den wirklichen Schuldner und dessen anderweitiges Vermögen ausser dem verbodmeten Objecte halten, und hat keinen Regress gegen den übertragenden Gläubiger, falls auch jener Schuldner insolvent sein sollte. Denn der allgemeine Grundsatz, dass bei Cessionen nur für die Verität der Forderung einzustehen sei, muss um so mehr bei Bodmerei gelten, bei welcher ja an sich die einschlagenden Forderungen einem ganz ausserordentlichen Risico ausgesetzt sind. Und selbst die Uebertragung des Bodmereibriefes durch Indossemente sollte füglich nicht die Wirkung haben, diesen Satz umzustossen. Die Analogie des Wechsels darf nicht soweit auf diesem sogenannten Seewechsel ausgedehnt werden. Der aleatorische Charakter des Bodmereigeschäftes scheint solcher Ausdehnung der Analogie entgegen zu stehen. Es ist überhaupt in der wechselmässigen Uebertragung des Bodmereibriefes nur eine Erleichterung des Verkehres mit diesen Papieren zu suchen,

---

71. Pöhls l. c. ist unserer Ansicht.

nicht anzunehmen, dass dadurch eine besondere strenge Verhaftung der einzelnen späteren und früheren Gläubiger nach den Grundsätzen der eigentlichen Wechsel eintreten solle.

Dafür spricht sich denn auch das Holl. Handelsgesetzbuch Art. 573 aus: „In diesem Falle (nämlich der Uebertragung durch „Indossement) tritt der Indossat in die Stelle des Indossanten, „sowohl für den Nutzen als für den Schaden, ohne dass der „Indossant zu einer ferneren oder anderen Verbürgung gehalten ist, als zu der des Daseins der Bodmerei“ [72]).

Doch hat hin und wieder, wie z. B. in Italien, und früher in Frankreich der Gebrauch, ja im letzteren Lande durch Code de com. Art. 313. 314., sogar das Gesetz den Regress eingeführt [73]); indessen hat doch Art. 314 die ausdrückliche Limitation: la garantie de payement ne s'étend pas au profit maritime, à moins que le contraire n'ait été expressément stipulé, so dass also der Indossat nur zu fordern berechtigt ist: das Kapital mit dem gewöhnlichen Zins von demselben (und zwar nach Pardessus l. c. nur vom Tage des Protestes an gerechnet), sowie die legitimen Spesen nebst deren Zinsen, endlich den Coursverlust. Freilich scheint diese Bechränkung des franz. Rechts falsch zu sein [74]). Vielmehr wo einmal der Regress, gleichviel ob durch Vertrag oder Gesetz, geübt werden darf, da muss er sich auf die ganze Bodmereisumme und die Prämie erstrecken. Die französischen Gesetzgeber haben selbst Emerigons schon bestrittene Behauptung, dass das Indossement keine Garantie enthalte, die übrigens

---

72. Auch das Span. Handelsgesetzbuch Art. 815 darf man in diesem Sinne erklären: die Bodmereibriefe dürfen, wenn an Ordre gestellt, durch Indossirung cedirt und vernegocirt werden; dem Cessionär werden sodann durch das Indossement alle Rechte und alles Risico des Bodmereigebers übertragen. In dem: „alles Risico“ des Bodmereigebers liegt aber füglich auch die Insolvenz des Schuldners. —

73. Vergl. wegen Italien Casaregis discursus legal. n. 55. Baldasseroni l. c. n. 5. Piantanida l. c. p. 337. n. 119. Wegen Frankreich Emerigon l. c. Boulay-Paty l. c. Pardessus l. c.

74. Obgleich dieser franz. Ansicht auch Piantanida ist, der aber den Code nicht erwähnt.

richtig ist, aber zur Aufhebung alles Regresses hätte führen sollen, verworfen [75]). Der Grund: der Indossant könne nur für das Kapital garant sein, ist unhaltbar. Ist er einmal Garant, so muss er es für das Ganze sein, also einschliesslich der Prämie. Dass er dem Regress für eine Prämie ausgesetzt werde, die er selbst scheinbarlich nie erhalten hat, ist eben nur ein Schein, denn in der ihm von dem Indossaten für den Bodmereibrief gezahlten Summe war füglich der Preis 1) des Kapitals und 2) der Prämie mitenthalten und jene wurde gerade durch Beides (natürlich mit besonderer Rücksicht auf die eigenthümliche concrete Gefahr) festgestellt. Da also der Indossant seinem Käufer die Bodmereiforderung ganz übertrug, so übernahm sie dieser selbstredend in der Absicht, Kapital und Prämie einzucassiren. Giebt der Käufer weniger für den Bodmereibrief als die Summe von dessen Kapital und Prämie zusammen, so ist das in der Billigkeit vollkommen begründet, denn der Käufer übernimmt ja für die ganze nominelle Summe erst noch die laufende Gefahr ganz oder theilweise [76]).

Will übrigens der Inhaber des Bodmereibriefes einen Regress nehmen, so muss er sich überall den Beweis sichern, dass er die Bezahlung vergeblich nachgesucht habe. Zu dem Behufe sind denn namentlich hier die betreffenden Proteste nothwendig. Siehe n. IV. dieses §.

Endlich wo einmal der Regress gegen den Bodmereigeber statt hat, da muss man ihn consequent gegen alle Indossatare zugestehen, wenn der Bodmereibrief durch mehrere Hände gegangen ist. Pöhls l. c. 852.

VI. Es schadet der Rechtsbeständigkeit des vom Schiffer entweder auf das Schiff oder Gut oder Beides abgeschlossenen Bodmereicontractes durchaus nicht, wenn er nachträglich durch Uebertragung in die Hände des Ladungsempfängers oder Befrachters kommt. Denn falls diese Personen auch Eigenthümer

---

75. Siehe exposé des motifs zu Livre II tit. 1. 9. 10. conf. Emerigon l. c. p. 526. Observations de la cour d'appel de Rhennes I p. 347.

76. Vergl. besonders Pöhls l. c. S. 851. — Die oben im Texte angefochtenen Gründe trug dem franz. gesetzgebenden Körper in der Sitzung v. 8. Sept. 1807 der Staatsrath Corvetto vor. Siehe Exposé des motifs l. c. und Boulay-Paty l. c. Angefochten ist das franz. Princip bereits von Delvincourt, institutes II. p. 324.

des Bodmerciobjectes sein sollten, so muss man doch nicht von einer confusio jurium sprechen. Es werden ja durch den Bodmereibrief dem Inhaber dinglich-persönliche Rechte gegeben, und namentlich auch gewisse Ansprüche gegen die Vormänner als Inhaber und gegen den contrahirenden Schiffer. Die Frage wird aber hauptsächlich dadurch wichtig, dass nun auch ein solcher Inhaber das Recht haben muss, den Bodmereibrief weiter zu übertragen. — Auch ist nicht abzusehen, warum nicht der Kapitain nachträglich rechtsbeständiger Inhaber eines Bodmereibriefes werden dürfe; Abbott l. c. n. 16. S. 136 setzt voraus, dass ein solcher Kapitain zuvor aus den Diensten seines Rheders getreten sei: was mir aber nicht einmal nothwendig scheint. Siehe oben § 199. in f. Ebenso der Agent des Rheders und resp. des Befrachters. Auch wird derselbe, sowie auch der Befrachter oder Ladungsempfänger selbst anfänglich Bodmerei auf das Schiff dem Rheder oder Schiffer geben dürfen; Abbott l. c. verlangt aber in Bezug auf den Agenten, dass derselbe sich mit einigem Grunde weigern konnte, auf blossen Credit Vorschüsse zu leisten, was ich aber nicht als eine nothwendige Bedingung für die Rechtsbeständigkeit einer solchen Bodmerei ansehen kann. Auch Kent l. c. S. 172 scheint unserer Meinung zu sein; nur verlangt er, dass um Betrug zu vermeiden, bei solcher Bodmereigabe des Rhederbevollmächtigten in jedem Falle eine besonders strenge Untersuchung über die Nothwendigkeit der Bodmerei gemacht werde. Dagegen stimme ich Abbott l. c. bei, wenn er verlangt, dass ein solcher Agent keine Gelder von dem Rheder (oder resp. Befrachter bei Verbodmung des Gutes) in den Händen haben durfte, als er mit dem Schiffer die Bodmerei schloss.

§ 207. Erfüllung des Bodmereicontractes [77]).

I. Ist der verbodmete Gegenstand nicht durch eine, den Bodmereigeber treffende Gefahr untergegangen, so ist der Nehmer verbunden, das aufgenommene Kapital mit der Prämie zu

---

77. Vergl. besonders Pöhls l. c. S. 852 ff., dem wir hier in einigen Nummern gänzlich folgen konnten. Siehe übrigens einschlagende Bemerkungen bereits §§ 197, 201, 203, 204 und 205.

bezahlen. Dagegen wird der Nehmer durch den gänzlichen Untergang jenes Objects von seiner Verbindlichkeit, gänzlich, durch einem theilweisen aber nur nach Verhältniss frei.

Im Fall des totalen Unterganges des Bodmereiobjectes in Folge der von dem Geber übernommenen Gefahren, kann überhaupt nicht mehr von einer Erfüllung der Bodmereiforderung die Rede sein, und es kann demnach auch keine Bodmereiklage existiren. Dagegen glaube ich, dass dem Geber sowohl im Falle der völlig glücklichen Ankunft als auch der blossen Verschlechterung des verbodmeten Gegenstandes die Bodmereiklage zusteht [78]) und zwar im ersteren Falle in Bezug auf die ganze Bodmereischuld, im letzteren Falle von Anfang an nur so weit, als der Gegenstand im verschlechterten Zustande reicht. Freilich kann sich in beiden Fällen, wenn nur keine Verschuldung des Nehmers vorliegt, der Geber immer nur an den verbodmeten Gegenstand selbst zum Behufe der Realisirung seiner Bodmereiforderung halten, und in beiden Fällen hat, unter derselben Voraussetzung, der Nehmer das Recht, sich durch Abandonnirung des Gegenstandes (sammt dessen Zubehör) von aller weiteren Verbindlichkeit freizumachen. (n. VIII. dieses §.) Aber ich sehe keinen genügenden Grund, um im Falle der nichtbehaltenen Ankunft des Bodmereiobjectes dem Geber die Bodmereiklage sofort abzusprechen, und ihm etwa nur ein Vindicationsrecht an den verbodmeten Gegenständen zuzusprechen. Die glückliche Ankunft des Gegenstandes ist nur Bedingung für die Forderung der ganzen Bodmereischuld, nicht für die Existenz einer Bodmereiforderung überhaupt. Ist jene Bedingung nicht erfüllt, so reducirt sich nur im Verhältniss der etwa unter den Werth der Bodmereisumme erfolgten Verschlechterung des Objectes die Grösse der Bodmereiforderung.

Ein Bodmereiobject soll zum Beispiel 10,000 Thaler werth gewesen sein. 2000 Thlr. beträgt die Bodmereisumme. Die Werthsminderung des Objects ist abgeschätzt auf 7000 Thaler und diese wäre gewiss schon als sehr bedeutend zu bezeichnen.

78. Im Falle des partiellen Schadens schliessen die Klage gegen den Nehmer Viele gänzlich aus, namentlich Fremery l. c. 279. Bressoles in der revue de legislation, Paris 1841. p. 338. Mittermaier l. c. § 313.

3000 Thlr. Werth sind nun noch übrig zur Deckung der Bodmereiforderung, abgesehen von etwanigen Havariegrossebeiträgen, von Bergungskosten etc. Es ist nicht abzusehen, warum hier die Bodmereiklage, die sich füglich vollkommen hier realisiren lässt, nicht angestellt werden dürfte. Und bin ich der Meinung, dass selbst die Bodmereiprämie allemal mitgefordert werden dürfe, selbst wenn der Gegenstand verschlechtert ankommt, falls derselbe nur noch dazu hinreicht und falls nicht das Gegentheil verabredet ist. Die Prämie ist Entgeld für die Möglichkeit, dass die Bodmereischuld völlig vernichtet werde während des Laufes der Gefahr, und die Bedingung für deren Verdienst ist nicht, dass der Gegenstand ganz behalten ankomme; ja eine solche Bedingung wäre geeignet, den Bodmereivertrag und seine Erfüllung völlig in die Willkühr des Nehmers zu setzen und geradezu illusorisch zu machen. Eine scheinbar zufällige, geringe Verschlechterung des Objects lässt sich, bei bösem Willen des Nehmers oder seines Helfershelfers, leicht herbeiführen, und consequent würde dann allemal die Bodmereiklage ausfallen und die Prämie verloren gehen. Bei grösserer Verschlechterung wird die Klage pro Parte angestellt oder doch nur pro Parte realisirt.

Ebenso verwerflich ist aber die selbst noch von Pardessus l. c. und anderen Franzosen festgehaltene Ansicht, dass falls der Gegenstand nur am Bestimmungsorte ankommt, immer die ganze Bodmereischuld zu zahlen sei, denn das würde consequent zu der Absurdität führen, dass bei 10,000 Thlr. Bodmereischuld und bei einem im verschlechterten Zustande der Ankunft vorhandenen Werth des Bodmereiobjects von bloss 5000 Thlr. der Nehmer persönlich zahlen müsste, was allerdings besonders ältere Autoren behauptet haben, was aber gegen die ganze Natur der Bodmerei ist. Siehe § 204 n. XI. und XIII. Durch das Postulat (des Pardessen l. c.), dass der Geber den Nehmer wegen der Havarien zu entschädigen habe, wird diesem principiellen Mangel nicht abgeholfen. Siehe § 204 n. XI. und XIII. Der Mittelweg ist hier der richtige; er läuft zwischen jenen beiden anderen Ansichten, die als Extreme erscheinen.

Die Bodmereiklage ist eine dinglich-persönliche Klage. Gegen den Nehmer kann der Geber sie unbedingt anstellen, und zwar auch wenn durch die Schuld von jenem die Verschlechterung herbeigeführt ist, denn der letztere war nach dem Bodmereicontracte selbst gehalten, dergleichen schuldbares Benehmen zu

unterlassen. Auch wenn der Nehmer widerrechtlich die Sache zurückhält, so genügt die Bodmereiklage zur Verfolgung. Warum also zu anderen Klagen recurriren. Ferner, wenn ein Dritter das Bodmereiobject verschlechterte oder zurückhält etc., so kann der Bodmerist zwar nicht direct die Bodmereiklage gegen diesen anstellen, der ja mit ihm nicht contrahirte; aber kraft seines gerade erst durch die Bodmerei erlangten dinglichen Rechts an der Sache, kann er unmittelbar auch gegen diesen auftreten und vollen Ersatz wegen der Verschlechterung oder Herausgabe der Sache etc. nach den Umständen verlangen.

Bei unserer Auffassung der Sache kommt es auch nicht darauf an, minutiös zu bestimmen, ob ein gänzlicher Untergang oder bloss eine Havarie von Schiff oder Gut vorliege: worüber man sich sonst wohl, wegen der verschiedenen Wirkungen bei Festhaltung der eben bekämpften Ansichten, gestritten hat und worauf man auch noch in England zu halten scheint. Vergl. Abbott l. c. n. 13. S. 133. Johson v. Greaves, 2 Taunt. rep. 344.

Uebrigens von dem Augenblicke an, wo die Bodmereiobjecte durch oder doch in Folge von Seegefahr in eine, auch beim Abschluss des Bodmereicontractes nicht vorhergesehene Lage gerathen, also namentlich auf dem Festlande gelagert, auf andere Fahrzeuge verpackt und transportirt werden etc., trägt der Geber auch hier alle Gefahr und vermindert sich der Werth der Objecte einzig zu seinem Nachtheile.

Endlich stehe ich keinen Augenblick an, zu behaupten, dass der Nehmer in jedem Falle des partiellen Verlustes alle Ansprüche des Gebers auf die Objecte der Verbodmung aufheben und sich gegen dessen Bodmereiklage schützen könne, wenn er nur die Bodmereischuld sofort bezahlt. Bezahlt er nun unbedingt die ganze Bodmereisumme sammt Prämie, so möchte wohl Niemand an dieser Befugniss des Nehmers zweifeln. Indessen ich halte ihn zu dieser Wahl auch schon dann befugt, wenn er den, durch Sachverständige ermittelten Werth (nach Abzug aller Kosten etc.) des Bodmereiobjectes sofort zahlt, indem mir sein Eigenthumsrecht, auch hier wo wegen der eingetretenen Seegefahr die Bodmereischuld zu seinem Gunsten vermindert worden ist, immer noch selbst gegenüber dem Pfandrecht des Bodmeristen so stark zu sein scheint, dass er durch Befriedigung der nach Bodmereirecht dem Gläubiger noch einzig schul-

-digen Summe sich dasselbe erhalten dürfe [79]). Siehe n. VIII. dieses Paragraphen.

Wird in England nach Ankunft des Schiffes die Summe zur gehörigen Zeit bezahlt, so gehört die Sache vor das Admiralitätsgericht. Dort muss der Darleiher oder sein Agent mit den Instrumenten und einer Darlegung der Facturen auftreten und Beschlag des Schiffes etc. verlangen. Es werden dazu alle Interessenten vor Gericht geladen. Sollte nun der Verkauf nothwendig erscheinen, so decretirt ihn das Gericht unter Leitung von seinen eigenen Commissarien und vertheilt den Belauf unter die Interessenten. Dies ist denn auch in anderen Ländern das gewöhnliche Verfahren. Cf. Abbott. l. c. n. 19. S. 141.

II. Nach § 194 sub 7 steht fest, dass der Nehmer den Beweis des Unterganges führen, namentlich das Factum der gerade den Geber treffenden, den Verlust herbeiführenden Gefahr darthun. Sind Waaren Gegenstand der Verbodmung, so ist hier bereits das Factum der wirklichen Verladung zu der Reise und in das Schiff des Bodmereicontractes von dem Nehmer zu beweisen. Span. Handelsgesetzbuch Art. 831. Kann der Nehmer letzteres gar nicht oder kann er nur beweisen, dass ein geringerer Theil verladen war, so ist die Bodmerei im ersteren Falle ganz, im anderen bis zum Belauf der erwiesenen Einladung ungültig; und es muss mithin der Nehmer trotz des behaupteten Unterganges des Objectes das Kapital oder respective den Theil desselben, der auf das Quantum kommt, für dessen Verladung der Beweis nicht geführt ist, bezahlen. Dabei sind aber, soweit nicht das Bestehen der Gefahr für das Ganze oder einen Theil klar ist, nur gewöhnliche Zinsen, nicht die Prämie zu entrichten; bei einer theilweisen Aussetzung der Gefahr ist dann die Prämie

---

79. Ich halte demnach die desfalsigen Bestimmungen des Preuss. Alg. L. R. II. 8. § 2427, wonach der Nehmer die Wahl hat, die Bodmereischuld zu bezahlen oder den Gegenstand zu abandonniren, weder für unpraktisch noch unzweckmässig noch ungerecht, was Benecke, System IV. 489 und Mittermaier l. c. § 313 thun. Doch ist das Gesetz in Betracht der zu zahlenden Summe leicht misszuverstehen, indem man dasselbe auch so interpretiren kann als ob der Nehmer hier allemal die ganze anfängliche Schuld zu bezahlen habe.

nur pro rata zu zahlen. Die Berechnung hat hier nicht selten Schwierigkeiten.

III. Ist die Waare zwar verladen, aber hat sie nicht den Werth, für welchen sie verbodmet ist, so muss man zuerst untersuchen, welche Folge das Gesetz an solche Verbodmung knüpft. Im Allgemeinen ist hier aber, auf Grund der Bd. II. § 197 sub V. gegebenen Erörterungen, festzuhalten, dass hier nur bis zum Belauf des Werthes des verbodmeten Gegenstandes von Bodmerei die Rede sei, dass der Ueberschuss der vorgestreckten Summe im jeden Falle nebst den gesetzlichen Zinsen etc. zurückzuzahlen sei, dass aber auch die Prämie im Verhältniss sich vermindere [80]).

IV. Der Geldnehmer muss, im Fall dem verbodmeten Schiffe oder Gut irgend ein Unfall zustösst oder es genommen wird, sobald er solches erfährt, dem Geldgeber Mittheilung machen. Holl. Handelsgesetzbuch Art. 590. Auch glaube ich, dass er sich schon dadurch von aller weiteren Bodmereiverbindlichkeit gegen den Geber freimachen könne, wenn er nun diesem den Abandon erklärt. Siehe n. VIII. Doch wird er sich durch die Erklärung des Abandon von folgender Pflicht nicht befreien können. Es ist der Schiffer und wie sich von selbst versteht der Geldnehmer, wenn er sich bei dem verpfändeten Gegenstande befindet, allen Fleiss anzuwenden verpflichtet, um denselben, natürlich auf Kosten des Gegenstandes selbst, zu retten. Sind dabei der Schiffer oder Nehmer säumig, so steht dem Geber ein Anspruch auf besondere Entschädigung zu (Holl. Recht l. c.), doch gewiss nicht eine Forderung auf die ganze Bodmereisumme, sondern nur im Verhältniss der durch jene Nachlässigkeit entstandenen weiteren Verschlechterung des verbodmeten Gegenstandes. Der Bodmerist hat überhaupt nur einen Anspruch auf Schiff und Gut oder resp. deren Trümmer und Ueberreste. Desshalb steht ihm aber eine Klage auf Herausgabe gegen den Depositär der Trümmer so wie gegen den zu, der etwa den Erlös davon erhoben hat.

V. Für welche Verluste des verbodmeten Gegenstandes der Geber und sein Kapital nicht haften und in welchen Fällen

80. Siehe § 197 sub V. Pöhls l. c. lässt, wenn nur ein Risico stattgefunden, immer die ganze Prämie zahlen.

demnach trotz des Unterganges das Kapital zu restituiren, ist bereits §§ 202 und 204 erörtert.

VI. Der Beweis der Verladung der Waaren, so wie derjenige, dass der verbodmete Gegenstand wirklich der Gefahr ausgesetzt worden, endlich der Beweis des Unterganges oder resp. der Verschlechterung durch die übernommene Gefahr, wird durch die gewöhnlichen Beweismittel geführt, also durch die üblichen Ladungspapiere, Verklarungen etc.

VII. Schiff und Fracht, sowie, falls dieselbe verbodmet ist, die Waare, sind stillschweigend speciell für die Forderung verhaftet. Siehe § 197. — Auch Guidon de la mer ch. XIX. Art. 1. Preuss. Seerecht 1727. Cap. VII. Art. 10. Ord. 1681. Art. 7 (III. 5). Holl. Handelsgesetzbuch Art. 569 und 588.

VIII. Der Bodmereinehmer kann abandonniren, d. h. dem Bodmeristen die verbodmete und beschädigte oder auch nicht beschädigte Sache überlassen, so dass er, falls ihn nur sonst kein Verschulden trifft, wesshalb er persönlich haftet (Siehe § 202), nun dadurch völlig befreit wird; nur muss er, wenn der Bodmereigeber nach Particularrecht die Havariegross mitträgt, diesem alle Vortheile aus der Havariegrosse und nicht weniger aus der Assecurranz mit abtreten. Preuss. A. L. R. II. 8. § 2427—2431, wo den Worten nach die Abandonnirung nur im Fall der Beschädigung des Bodmereiobjectes stattfinden könnte, siehe auch § 2436. — Siehe aber oben Bd. II. § 204. n. XI.

Dabei ist die Bestimmung des Preuss. Rechts l. c. § 2428 zu billigen, dass bei der Abandonnirung des Schiffes auch die vorhandenen Geräthschaften, Ammumition, Lebensmittel und die Fracht der letzten Reise als mit abgetreten zu halten ist. Bei eingetretenem Schiffbruch, sagt mit Recht das Span. Handelsgesetzbuch Art. 836, erhält der Bodmereigeber die Summe, welche die geretteten Güter, worauf das Darlehn gegeben worden, ausbringen, nachdem davon die Kosten, sie zu bergen, abgezogen worden sind.

Die nähern Details über die Haftung des verbodmeten Objectes siehe bereits § 197, namentlich über den Zusammenhang von Schiff, Fracht [81]), Ladung.

---

81. Mit Recht hat das Engl. Admiralitätsgericht entschieden, dass bei einer Sublocation des Schiffes auch die so verdiente Fracht für

IX. Wen irgend wie in Bezug auf den Untergang oder die Verschlechterung des verbodmeten Gegenstandes, eine Verschuldung trifft, gegen den hat der Bodmerist wegen seines Kapitals, in der Regel sammt Prämie, einen persönlichen Anspruch. Namentlich wird der Rheder und bei einer Verbodmung der Waare deren Eigenthümer, wenn den einen oder den andern solche Verschuldung trifft, nicht von der Rückzahlung durch den Untergang und Abandon befreit. Preuss. A. L. R. § 2433, 34. Falls das verbodmete Object der Gefahr ausgesetzt war, kann in allen solchen Fällen in der Regel die Prämie mit eingeklagt werden; sonst nur Zinsen und Kosten. Ausser der Prämie aber und überhaupt sind etwaige Verzugszinsen zu zahlen. Preuss. R. l. c. § 2433. Das Preuss Recht l. c. hat auch die Bestimmung, dass wenn durch Versehen des Schiffers oder seines Volks der Unfall veranlasst worden ist, sich selbst der Bodmereigeber auf Ladung an den Schiffer, bei dessen Unvermögen aber an das Schiff selbst halte; doch ist diese Satzung gewiss dahin zu beschränken, dass das Schiff hier nur so weit hafte, als die Rhederei für Versehen der Seemannschaft überhaupt haftet.

X. Ist in dem Contracte über den Ort und die Zeit der Bezahlung etwas festgesetzt, so bleibt es dabei. Ist dies nicht geschehen, so muss im Zweifel der Bestimmungsort als der Ort der Bezahlung angesehen werden. Daher geschieht diese bei Bodmereien auf die Reise aus und zu Hause (§ 201), natürlich in dem Abgangsorte.

Wo die Gefahr nach Zeitbestimmungen übernommen ist, lässt sich gewöhnlich kein anderer Ort für die Zahlung denken als der Bestimmungsort. Selbst wenn das Schiff in solchem Falle in einen Nothhafen einlaufen müsste und dort die Beendigung des Risicos nach Zeit einträte, um so mehr aber, wenn die Beendigung mitten auf der See erfolgte, darf doch erst der Bestimmungsort als Zahlungsort angesehen werden. Denn wenn auch mit dem Ablauf der Risicozeit allerdings das Geld sogleich fällig ist, so liegt es doch in der Natur der Sache begründet, dass die Zahlung nur an dem ordentlichen Bestimmungsorte

---

die Bodmerei der ursprünglichen Abschliesser der Certepartie verhaftet sei. Abbott l. c. n. 12 in f. S. 145. Case: the Eliza, Weddell, 3 Hagg. adm. rep. 87.

in der Regel erfolgen soll, indem in Bezug auf ihn die Vorkehrungen zur Zahlung bei Schliessung der Bodmerei und bei Antritt der Reise gemacht werden konnten und an welchem die Gelder der Zahlung sich in der Regel vorfinden oder anzuschaffen sind; nicht aber in dem rein zufälligen Nothhafen, wo dergleichen Zahlungsvorkehrungen weder im Voraus getroffen werden konnten, noch auch gewöhnlich späterhin leicht gemacht werden können. Wird indessen die Reise im Nothhafen beendigt oder werden wenigstens daselbst die betreffenden Gegenstände der Verbodmung verkauft, so versteht es sich, dass der Bodmerei-Gläubiger auch hier bereits seine Befriedigung fordern kann[92]).

XI. Die Zeit der Auszahlung tritt, wenn nicht der Contract etwas Besonderes enthält, sofort mit der Ankunft am Zahlungsorte ein. Denn die Regel, was ohne Zeitbestimmung zu bezahlen ist, muss sogleich bezahlt werden, ist allgemein. Indessen sprechen doch Billigkeitsrücksichten und die Natur des ganzen Seeverkehres für Gestattung gewisser Fristen. Der Bodmereinehmer nämlich, welcher zumeist das Geld in einem Zustande der Verlegenheit anlieh, ist am allerwenigsten derjenige, von dem man erwarten kann, dass er im ersten Augenblicke, nachdem er ans Land gestiegen, im Stande sein solle, Geld zu bezahlen. Schon das Römische Recht bewilligt ihm eine angemessene Frist. L. 186. D. de reg. juris (50. 17) coll. § 27. J. de inutil. stipul. (3. 20). L. 35. § 2. D. de verb. obl. (45. 1). Viele Seerèchte haben ihm gleichfalls eine kurze Frist, während welcher er nicht angegriffen werden kann, gestattet, so das Preuss. Seerecht v. 1727 (VII. 9.) und Preuss. Allgem. L. R. l. c. § 2398 von acht Tagen, das Wisby Seerecht Art. 40 von vierzehn Tagen, womit auch noch das Schwedische Seerecht IV. 5. übereinstimmt; ja 20 und 30 Tage sind in der Praxis usuell vorgekommen. — Aber auch wo dergleichen Bestimmungen nicht bestehen, wird der Richter dem Nehmer, nach

92) Es steht nichts entgegen, dass ausser der Prämie noch eine Geld- oder andere Strafe im Fall der nicht gehörigen Bezahlung stipulirt werde. Dabei versteht es sich aber von selbst, dass der Bodmerist, falls durch seine Schuld die Bezahlung ermangelt oder verzögert wird, eine solche Strafe nicht gegen den Nehmer geltend machen kann. So Schwed. Seer. IV. 6. ausdrücklich.

Zeit und Umständen und namentlich unter Berücksichtigung der Grösse der zu zahlenden Summen eine billige Frist zur Anschaffung des Geldes setzen dürfen. Ja da der Bodmereibrief im Zweifel wohl aus dem Ertrage der Reise (aus der Fracht sowie bei Verbodmung der Güter aus dem Erlöse derselben) und aus den Assecuranzgeldern bezahlt werden soll, so würde es angemessen sein, wenn man dem Rheder, Schiffer oder Ladungsinteressent, der bescheinigt, dass er dadurch zur Deckung der Bodmereiforderung in Stand gesetzt sein werde, eine hinreichende Frist gewährte, binnen deren er diese Gelder, ohne besondere Schwierigkeit eincassirt haben kann[83]).

Innerhalb dieser gesetzlichen, usuellen, contractlichen Fristen laufen noch keine Verzugszinsen. Wird solche Frist durch den Richter bestimmt, so mag er nach den Umständen über die Zahlung von Verzugszinsen erkennen; es lässt sich im Allgemeinen hierüber nicht viel sagen. Siehe unten Note 83.

Nichtsdestoweniger wird man aber den Bodmereigeber nicht verhindern können, schon während des Laufes jener Fristen vorläufige Sicherungen seiner Forderung zu machen, namentlich durch Arrestirung des Schiffes, der Fracht, der Güter etc. Doch geschieht dergleichen immer auf seine Kosten, da es unbillig sein würde, dieselben dem hier überall noch nicht eigentlich säumigen Schuldner aufzubürden.

XII. Da bei der Negociabilität des Bodmereibriefes es leicht möglich ist, dass der Schuldner nicht weiss, in wessen Händen sich derselbe befindet: so ist es überall als Regel anzusehen, dass der Inhaber sich mit seiner Zahlungsforderung meldet. Geschieht dies nicht, so kann dadurch zwar der Schuldner nicht von seiner Verbindlichkeit frei werden, aber er darf auch nicht während der Zeit solcher von ihm nicht verschuldeten Unbestimmtheit über die Person des Gläubigers als in mora befindlich angesehen werden, und hat demnach selbst da keine Verzugszinsen für diese Zeit zu zahlen, wo solche ipso iure auch

---

83. Solche verlängerte Fristsetzung schliesst dann aber den Lauf von Verzugszinsen nicht aus, sondern soll nur dazu dienen, den Eigenthümern gegen den Bodmeristen und dessen Pfandrecht ihr Eigenthum an den verbodmeten Sachen möglichst zu erhalten. Es scheint dafür aber dieselbe billige Rücksicht zu sprechen, welche oft dem Grundbesitzer zur Erhaltung seines Grundstückes gewährt wird.

ohne gerichtliche Anmahnung statthaben. Die Gefahr des Geldes bleibt übrigens bei dem Schuldner, falls er es nicht vorzieht, dasselbe gerichtlich zu deponiren [84]).

Auch kann namentlich der Schiffer, wenn er ohne seine Schuld nicht weiss, wem er Anzeige von seiner Ankunft machen muss, die Güter für die Destinatäre löschen, ohne sich dadurch auf irgend eine Weise gegen den Inhaber des Bodmereibriefes, in solchem Falle, verantwortlich zu machen, falls nicht auf den Connossementen selbst Bodmereinotate stehen, Holl. Recht l. c. Art. 583, oder ihm nicht anderweitig die Verbodmung gerade dieser Güter gehörig bekannt ist, denn dann darf er sie immer nur deponiren. Siehe n. XV.

XIII. Nicht selten haben Gesetze besondere Verjährungsfristen für Bodmereiforderungen festgesetzt. So verjährt das Klagerecht aus Bodmereidarlehnen nach Span. Handelsgesetzbuch Art. 997 in fünf Jahren vom Datum des Contracts an gerechnet, ebenso nach Holl. Handelsgesetzbuch Artikel 743 und nach dem Franz. Art. 432. Nach Preuss. Rechte II. 8. § 2443—2444 verjährt das dingliche Recht auf die verbodmete Sache und der Vorzug der Forderung in einem Jahre, wogegen dem Bodmeristen das persönliche Recht gegen den Schuldner bis zum Ablauf der gewöhnlichen Verjährungsfrist verbleibt. Nach dem Dän. Gesetzbuch Christian's V. lib. IV. c. 5. Art. 8. verjährt die Bodmereiklage in sechs Monaten.

Wo solche gesetzliche Bestimmungen fehlen, da müssen die gewöhnlichen Verjährungsfristen für Pfandforderungen eintreten, selbst wenn der Bodmereibrief negocirt ist. Es ist die Analogie des Bodmereibriefes mit dem Wechsel nicht so stark, dass in derselben ein triftiger Grund zu suchen wäre, die Verjährung des Wechselrechts eintreten zu lassen [85]).

---

84. So mit Recht Pöhls l. c. S. 855. Ueberall verlangen hier die gewöhnlichen Zinsen vom Verfalltage an Targa, ponderazione cap. XXIII. n. 17. Azuni l. c. I. p. 224. Baldasseroni l. c. tit. VIII. n. 6. Benecke, System IV. S. 483 scheint zwar die Zinsenzahlung überhaupt nicht eintreten lassen zu wollen, aber er drückt sich sehr unklar und so darüber aus, als sollte derjenige, der deponirt, Zinsen bezahlen, der andere nicht: was er offenbar nicht sagen will.

85. So richtig Pöhls S. 856. Siehe dagegen Baldasseroni l. c. p. 147. n. 18. tit. VIII. und zum Theil Piantanida l. c. p. 312 n. 14.

XIV. Siehe bereits § 202 in f. (Bd. II.) wegen der Wirkung der Bürgschaft in Bezug auf die Erfüllung des Bodmereicontractes. Hier ist nur noch zu erwähnen, dass die Verbindlichkeit des Bürgen erlischt mit dem Ablauf der etwa für die Bürgschaft festgesetzten Frist, ferner mit dem Aufhören der Verbindlichkeit des Schuldners, dieses erfolge nun durch den Untergang des verbodmeten Objects, durch Bezahlung, Verjährung, oder auch durch eine Mora des Gläubigers der Art, dass gerade durch dieselbe dem Gläubiger die ganze oder theilweise Bezahlung des Schuldners entgangen ist.

XV. Wer mit Bodmerei beschwerte Güter unredlicher Weise gelöscht hat, zum Nachtheil des Inhabers des Bodmereibriefes, wird dadurch persönlich zur Bezahlung des Bodmereibriefes gehalten. Holl. Recht l. c. Art. 585. Um so mehr wird man den Bodmereinehmer, welcher die verbodmete Sache vor Befriedigung des Gebers, ohne dessen Einwilligung veräussert hat, persönlich zur Deckung der Bodmereiforderung für verbunden ansehen. Das Preuss. Recht II. 8. § 2442 bestraft ihn sogar als Betrüger und zwar selbst dann schon, wenn der Nehmer den Geber auch „auf andere Weise vorsätzlich in Schaden „gebracht hat". Siehe n. XII. in f.

XVI. Bei einer Verbodmung von Schiff und Gut zugleich darf sich der Bodmerist entweder an das Ganze oder an welchen Theil er will halten, bis der Bodmereibrief berichtiget ist. Preuss Recht II. 8. § 2407. Ebenso hat er bei einer separaten Verpfändung des ganzen Schiffes oder des ganzen Gutes die freie Wahl, welche Theile von Schiff oder resp. Gut er vorzugsweise zu seiner Befriedigung verwenden will. Bei einer partiellen Verpfändung einer Schiffspart oder eines Gütertheiles steht ihm natürlich diese freie Wahl nicht zu. Vergl. Pardessus l. c. n. 918.

XVII. Sind Schiff und Waaren zugleich ohne weitere Bestimmung verbodmet, so haften dem Bodmeristen die in Sicherheit gebrachten Waaren, wenngleich das Schiff auf der Rückreise verloren ging. Ebendasselbe findet statt, wenn die Waaren untergehen, und das Schiff gerettet wird. Preuss. Allgem. L. R. § 2402—3.

XVIII. Bei ausbleibender Zahlung kann der Bodmerist wegen seines Pfandrechts nur für berechtigt gehalten werden,

den öffentlichen gerichtlichen Verkauf der Sache zu verlangen. Preuss. R. l. c. § 2439.

XIX. Wegen der Befugniss des Bodmeristen, den verbodmeten Gegenstand auch in den Händen Dritter zu seiner Befriedigung zu verfolgen, lässt sich allgemein nur soviel sagen, dass dies von der Stärke seines Pfandrechts und von den besonderen Bestimmungen der Particularrechte[86]) in letzterer Beziehung abhängt. Die Pfandrechte an beweglichen Sachen, welche bei Verbodmung von Schiff und Gut doch nur vorliegen, sind in den meisten Ländern nicht so stark, als die an unbeweglichen Objecten. Siehe Bd. I. § 48. Ist auf den Originalschiffsurkunden und auf den Connossementen der Bodmereivermerk gehörig gemacht worden, so kann z. B. nach Preuss. R. (l. c. II. 8. § 2440 mit 2408. 9. u. I. 20. § 119, 301, 376) der Bodmerist sich auch an den dritten Besitzer der Sache halten; sonst nur (II. 8. § 2441) wenn der dritte Besitzer vor Erlangung seines Besitzes von dem Bodmereianspruche wusste oder doch insoweit als der Dritte den Bodmereinehmer noch nicht wegen des Objects befriedigt hat[87]). Nach Franz. Rechte sind die Rechte des Bodmeristen in Bezug auf das Schiff trotz des Verkaufs des letzteren erst erloschen, wenn das Schiff eine Reise unter dem Namen des Käufers gemacht hat. Code de c. Art. 193. Wegen der anderen Länder siehe Band I. § 48. Die Rechte des Bodmeristen auf die Waaren erlöschen aber nach Französ. Recht durch deren Acquisition von Seiten Dritter, die sie im guten Glauben vom ersten Käufer nahmen. Code Napoléon Art. 1141 vergl. mit Art. 2119. Pardessus l. c. n. 918. Dem gegen den Bodmeristen unterliegenden Käufer steht gegen den Verkäufer,

---

86. Nach Schwed. Seer. IV. cap. 8. haften Schiff und Gut als Gegenstand der Bodmerei, sollten sie auch schon verkauft und in anderen Händen sein, dem Bodmeristen Jahr und Tag.

87. Das alte Preuss. Seerecht von 1727 cap. VII. Art. 17. bestimmt: Wenn derjenige, so eine mit Bodmerei behaftete Sache redlicher Weise aussergerichtlich an sich gebracht hat, desshalb rechtlich belanget wird, so mag er sich mit Erlegung des Werthes, den selbige zur Zeit des erlangten Besitzes erweislich betragen hat, von allem weiteren Anspruch los machen. Doch bleibt dem Bodmereiforderer, wegen des übrigen, so er hierbei zu kurz kommen möchte, der Regress wider den Schuldner unbenommen.

der ihm eine Sache geliefert hat, über deren Eigenthum er bereits nicht mehr frei verfügen konnte, die Klage wegen Prellerei zu. Code penal 405. Wegen des dinglichen Rechts des Gebers ist vor dessen Befriedigung der Nehmer zur Veräusserung nicht befugt. Hat der Nehmer in solchen Fällen die verbodmeten Objecte an die Dritten veräussert, gleichviel in welcher Absicht, und unter welchem Titel, so haftet er persönlich mit seinem Vermögen nun aus dem Bodmereicontracte in allen Fällen dem Geber bis zur vollen Entschädigung desselben nach dem Werthe der Objecte in dem Zustande, welchen sie bis dahin hatten, wo der Geber die Gefahr für sie trug. Die Gefahr, welche solche Objecte bei dem Dritten erlitten, trägt der Geber nicht mehr, sondern fällt dem Nehmer zur Last, der also wegen dieser Verschlechterung den Geber allemal aus seinem übrigen Vermögen entschädigen muss. Doch spreche ich ihn, falls er in bona fide veräusserte, davon frei, wenn er beweist, dass der Gegenstand anderweitig, wenn er auch nicht bei dem Dritten gewesen wäre, sich ebenso oder noch mehr verschlechtert haben würde.

Nur in dem Falle, wenn die Veräusserung zum Besten des Gebers nothwendig gewesen ist und dies erwiesen wird, so durfte wie jeder andere Fremde, so namentlich auch der Nehmer und dessen Repräsentant, resp. der Schiffer etc. als negotiorum gestor das Object der Bodmerei veräussern und haftet nun dem Geber einzig und allein für Herausgabe des reinen Erlöses, dessen Gefahr aber der Nehmer bis zur ordnungsmässigen Ablieferung desselben trägt.

Nach dem Dän. Gesetzbuch Christians V. lib. IV. c. 5. Art. 8 verjährt die Bodmereiklage erst in 6 Monat und schadet es dem Rechte des Bodmeristen nicht, wenn die Sache inzwischen verkauft wird.

XX. Im Zweifel muss die Zahlung der Bodmereischuld in der Münze geschehen, die am Orte und zur Zeit des Contractabschlusses Curs hatte (Pardessus l. c. n. 916), falls nicht Gesetz, Usanz oder Verabredung es anders bestimmen. Nach Preuss. Recht (II. 8. § 2395 vergl. mit 759 und 760) sollen hier die Bestimmungen wie für Wechsel gelten.

XXI. Bei einer Verbodmung der in ein Schiff geladenen Güter (money of respondentia) für Hin- und Herreise, versteht es sich wohl von selbst, dass der Bodmerist sich gerade auch

an die als Rückfracht ankommenden Güter des Nehmers halten dürfe. Denn abgesehen davon, dass sonst gerade der Nehmer im Falle der glücklichen Rückkunft, wo er doch schon überhaupt profitirt, ohne allen Grund gegenüber dem Geber privilegirt sein würde, so versteht sich bei einem solchen Contracte die Verhaftung der an Stelle der ursprünglichen, jedenfalls haftenden eingeladenen Güter desselben Eigenthümers von selbst, da letztere ja aus dem Erlöse der ersteren kommen und also eine Art von in rem versio vorliegt. In England wurde zwar bisweilen anders entschieden; doch wohl nur aus formellen Gründen, indem die Güter in den Fällen nicht direct und formell verpfändet waren [88]).

XXII. Es hat zwar füglich bei dem Bodmereivertrage die Bedingung der Lex commissoria, dass nämlich das Eigenthum der verpfändeten Sache im Fall der nicht zur gehörigen Zeit erfolgten Zahlung sofort an den Gläubiger übergehe oder derselbe doch sofort privatim zum Verkaufe zum Behufe seiner Befriedigung aus dem Erlöse schreiten dürfe, nicht die Wirkung, dass dadurch die Bodmerei ungültig werde; aber jedenfalls kann diese Bedingung rechtlich keine Wirkung haben. Es würde darin eine enorme Härte gegen den Nehmer liegen und betrachte ich die Bestimmung des Röm. Rechts, welche allerdings sich bloss auf das gewöhnliche Pfandrecht erstreckt, hier beim Bodmereipfand für vollkommen anwendbar. Die Bedingung darf also nie von dem Geber erfüllt werden. So ähnlich in England, wo, da, sagt Abbott l. c. n. 13. Seite 133, Hypothecirung noch keine Eigenthumsübertragung sei, wenigstens der Schiffer nicht berechtigt sein soll, bei einer Verhypothecirung der Ladung den Darleiher oder dessen Repräsentanten zu befugen, die Güter am Bestimmungsorte zu verkaufen und aus dem Erlöse sich zu befriedigen [89]). Zwar halte ich diese Bestimmung der Englischen Praxis für richtig. Doch ist eben das Englische Recht zu generalisiren und auf den Rheder wie Schiffer zu beziehen.

---

88. So scheint es Abbott l. c. n. 12. S. 132. 133 anzunehmen. Vergl. Blackstone II. 458. und die Fälle: Busk v. Fearon and other, 4 East. reports, 319, sowie Glover v. Black, 3 Burr. 1394.

89. Vergl. den Fall Johnson v. Greaves, 2 Taunt. rep. 344.

XXIII. In Bezug auf die Haftung verschiedener Bodmereiobjecte enthält das Schwed. Seerecht IV. 7. die concrete und sachgemässe Bestimmung: „Hat der Bodmerist sich einen „Ueberschuss von mehr Gütern, die vorher schon einem „Anderen verbodmet waren, zum Unterpfand setzen lassen: „so hat er doch an solchem Ueberschuss kein Recht, sofern „das andere Pfand, was verloren gegangen ist u. worauf „die Bodmereigefahr eigentlich ruhete, für die ganze „Anleihe hinlänglich gewesen wäre. Wenn aber das „Schiff, worauf die Gefahr stehet, wohl überkommt und „zur vollen Bezahlung nicht hinreicht oder auch untergeht, „nachdem die Bodmereigefahr vorbei war, in solchen „Fällen mag man sich an den Ueberschuss halten, so gut „man kann“.

§ 208. Concurrenz von Bodmerei und Assecuranz.

I. Wir haben § 197 sub VI. die Verbodmung eines bereits zu seinem vollen Werthe versicherten Gegenstandes oder auch umgekehrt als verboten bezeichnen müssen. Holländ. Recht Art. 599. Preuss. § 2376. Auch ist darin begriffen das Verbot der Versicherung der von dem Nehmer entliehenen Bodmereisumme durch den Nehmer, denn sonst wird das erste Verbot illusorisch. Siehe Note 91 Ord. 1681 Art. 16 (III. 6) Faisons défenses à ceux qui prendront deniers à la grosse de les faire, assurer, à peine de nullité de l'assurance et de punition corporelle. Vergl. Code d. c. Art. 347. Siehe auch Note 93.

In den Franz. Gesetzen wird gerade nicht ausdrücklich bloss verboten die Verbodmung der bereits zu ihrem vollen Werthe versicherten Gegenstände. Doch versteht sich das von selbst, sowie nach arg. Art. 331 des Code und Ordon. Art. 18 (III. 5). Siehe Bressoles in der Revue de legisl. n. 363. Lehrreiche Verhandlungen hierüber, wie der Art. 331 zu Stande kam und wie schon Valin und Emerigon sich darüber stritten, siehe bei Fremery, etudes pag. 257.

Doch beziehen sich füglich alle diese Verbote nicht auf die im Nothhafen geschlossene Bodmerei. Der Schiffer darf hier auch den bereits zu seinem vollen Werthe versicherten Gegenstand rechtsbeständig verbodmen.

II. Die Summe, welche auf Bodmerei gegeben ist, kann rechtsbeständig vom Geber versichert werden [90]). Die Assecuranz dient also hier zur Sicherung des Bodmereigebers und scheint dieselbe völlig zu billigen; denn sie gereicht nicht gerade dem Bodmeristen zu einem wucherlichen Gewinne, sondern nur zur Deckung seines der Gefahr ausgesetzten Kapitales, indem in solchen Fällen die Versicherungsprämie der Bodmereisumme meist bedeutend sein wird und der Bodmerist ja eben nur etwas von dem Versicherer erhält, wenn er aus der Bodmerei Verlust hat. Doch hiesse es den Bodmereigeber allzusehr begünstigen, wenn man ihm ausser dem eigentlichen Darlehn auch die Bodmereiprämie zu versichern gestatten wollte, und billige ich demnach die Bestimmung der Franz. Ord. 1681 Art. 17. (III. 6). Defendons aussi, sous pareille peine [91]) denullité aux donneurs à la grosse, de faire assurer, le profit des sommes qu'ils auront données. Und dieses Verbot wiederholt mit Recht der Code de c. Art. 347. Diese Beschränkung des Französ. Rechts ist allerdings von Manchen getadelt [92]) und widerspricht ihr das Holl. H. G. B. Art. 503, indem es gestattet, sowohl die auf Bodmerei geliehenen Gelder als die Prämie zu versichern. Das Span. H. G. B. Art. 848 gestattet, ohne nähere Bestimmung, nur einfach die Versicherung der auf Bodmerei gegebenen Summen und ist mithin in unserem Sinne zu interpretiren. Wenn aber das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 1980 bestimmt: Ein Bodmereigeber kann auf den Betrag seines Kapitals nebst kaufmännischen Zinsen davon und der Assecuranzprämie Versicherung nehmen: — so scheint sich mir dessen Zusatz sehr zu empfehlen [93]). Die gewöhnlichen Zinsen seines

90. Vergl. Benecke, System I. S. 131. Benecke, principles p. 108.
91. Siehe n. I. dieses §.
92. Dubernad in der Französ. Uebersetzung von Benecke's principles tom. II, p. 431—440.
93. Das alte Preuss. Seerecht von 1727 Kap. 6. Art. 12 sagt: Von den Bodmereigeldern soll zwar dem Gläubiger oder Geber derselben freistehen, das dargelehnte Kapital nebst der dem Assüradeur bezahlten Prämie, keineswegs aber die bedungene Agio oder anderen Gewinn von der Bodmerei, versichern zu lassen; hingegen alle Assuranz, so der Schuldener oder Bodmereinehmer über das genommene Geld schliesset, soll von keiner Wirkung, sondern nichtig und strafbar sein.

Kapitals nebst der Assecuranzprämie mag füglich der Bodmereigeber ausser seinem Kapitale noch versichern dürfen. Mehr aber nicht. Wollte man aber dem Bodmeristen solche Versicherung verbieten, so müsste man füglich auch dem Versicherer untersagen, seine Versicherung sich wieder versichern zu lassen.

III. Wenn nun von den in Seegefahr befindlichen Gegenständen bei Havarien, Schiffbrüchen etc. Etwas gerettet ist und es sich findet, dass diese Gegenstände zugleich verbodmet und versichert sind, so ist erstlich darauf zu sehen, ob durch solche Concurrenz von Bodmerei und Assecuranz nicht die in dieser Beziehung geltenden Verbote (siehe n. I. und II.) überschritten waren und bestimmen sich hier die Folgen nach den Particularrechten verschieden. Doch würde ich im Zweifel bei der bona fides des späteren Bodmeristen und resp. Versicherer den Nehmer (resp. Versicherten) verurtheilen, diesem späteren Contrahenten den vollen Werth des geborgenen Objectes im Zustande der Bergung (nach Abzug der Kosten) zur Strafe zu gewähren, falls dem ersten Contrahenten Alles zugesprochen werden müsste. Dieser Ansicht scheint auch Pöhls, Seeassecuranz II. 641. zu sein.

Insoweit kein Verbot der Concurrenz entgegensteht, scheint mir es angemessen, dass Versicherer und Bodmerist sich nach Verhältniss ihrer Summen in den Werth des geretteten Objectes theilen. So Code de com. fr. Art. 331[94]), wo mit Recht ausdrücklich die Anrechnung der Bodmereiprämie verboten wird. Die stillschweigende Voraussetzung ist hier gegenüber jenen Verboten, dass beide Summen den ursprünglichen Werth des Gegenstandes im heilen Zustande nicht überschreiten. Denn sonst treten eben die Bestimmungen des Verbots ein. Das Spanische Recht l. c. Art. 837, welches in dieser Beziehung kein Verbot enthält, sagt: falls die versicherte Summe den Werth des Gegenstandes nach Abzug des Bodmereidarlehnes übersteigt, so erhält der Versicherer nur den Rest; und ebenso muss man noch die Franz. Ord. 1681 Art, 18 (III. 5) interpretiren: S'il y a contrat à la grosse et assurance sur un même chargement, le

94. Das Spanische Recht l. c. Artikel 837 sagt: nach Verhältniss ihres respectiven Interesses, was zweideutig scheint; doch mit der Beschränkung oben im Text.

donneur sera préféré aux assureurs, sur les effets sauvés du naufrage, pour son capital seulement.

Doch muss man billiger Weise diese verhältnissmässige Vertheilung zwischen Versicherer und Bodmeristen nur auf die nicht im Nothhafen gezeichneten Bodmereien beziehen. Musste nämlich der Kapitain auf der Reise wegen dringender Noth auf einen Gegenstand, der schon zu seinem vollen Werthe versichert war, Bodmerei aufnehmen, so muss der Bodmerist füglich vor dem Versicherer den Vorzug haben. Denn diese Bodmereiaufnahme ist eben bereits eine der Gefahren, welche der Versicherer tragen muss, und sodann ist gerade erst durch jene Bodmereisumme die Möglichkeit der Weiterreise gegeben und darf also gerade jenes Kapital als Ursache, dass der Gegenstand wenigstens noch soweit behalten geblieben ist, angesehen werden. Der etwanige Ueberschuss gehört erst dem Versicherer [95]). Die Bodmereiprämie sollte aber auch hier keinen Vorzug vor der Versicherungssumme haben.

Der eben genannte Artikel 18. der Ordonnanz in der Beschränkung auf die Bodmerei im Nothhafen kann für diese unsere Ansicht herangezogen werden.

§ 209. Concurrenz mehrerer Bodmereien.

I. Der Rechtsgrundsatz, dass das ältere Pfandrecht dem jüngeren vorgehe, wird bekanntlich schon aus allgemeinen Gründen in dem Falle durchbrochen, wo nachgewiesen wird, dass die Geldsumme des jüngeren Pfandgläubigers überhaupt zur Erhaltung des Pfandobjectes, also inclusive zur Erhaltung des älteren Pfandrechts gedient hat, mithin wie es im Römischen Rechte L. 6. D. (20. 4) heisst salvam fecit totius pignoris causam. Diese Ausnahme gilt nun bei dem Bodmereipfande geradezu als Regel. Es heisst hier mit Recht [96]): Die jüngere Bodmerei geht

95. Gut Bressoles l. c. S. 363. Siehe auch Benecke, System IV. 500. Boulay-Paty pag. 229; besonders Pöhls, Seeassecuranz II. 641.

96. So Dänisches Recht l. c. Art. 4. Schwed. Seerecht IV. 8. Preuss. Seerecht 1727 cap. VII. Art. 16. Rotterdam. A. O. Art. 251. Das Consulat cap. 34 (alii 33) erkennt den Grundsatz noch nicht an.

der älteren vor". Doch ist wohl zu merken, dass diese Bodmereiregel aus jenen allgemeinen Gründen deducirt wird und dass sie eben nur so lange gilt, als diese Gründe im speziellen Falle vorhanden sind. Die jüngere Bodmerei geht der älteren vor, weil, aber auch nur wenn die erstere so angesehen werden muss, als ob sie die Mittel geboten habe zur Erhaltung des Schiffes und überhaupt des Bodmereigutes und ohne sie die älteren Bodmeristen ihre Sicherheit völlig würden verloren haben. Es ist nothwendige Voraussetzung, dass die jüngere Bodmerei aufgenommen ist aus dringender Nothwendigkeit und indem namentlich auf andere Weise kein Geld aufzutreiben war. Abbott l. c. S. 142. Ja eigentlich bezieht sich diese Regel nur auf die im Nothhafen vom Schiffer contrahirte Bodmerei [97]).

II. Demnach steht allerdings fest, dass die im Nothhafen und überhaupt während der Reise rechtsbeständig vom Schiffer geschlossene Bodmerei unbedingt vorgeht der Bodmerei, welche im Abgangshafen zum Behufe der Ausrüstung oder Ausbesserung des Schiffes vom Rheder aufgenommen worden ist. Neuestes Holl. R. l. c. Art. 581. Span. 831. Franz. Art. 323 [98]). Preuss. Recht § 2445. Engl. Praxis. Dasselbe gilt vom Gut.

III. Ferner geht die in einem zweiten Nothhafen aufgenommene Bodmerei der im ersten Nothhafen contrahirten vor, und so fort. Siehe die Citate der vorigen Nummer. Preuss. R. § 2446. Englische Praxis.

Die neueren Seerechte stellen den Satz nicht mehr so allgemein hin. In den meisten älteren Seerechten wird derselbe nicht ausdrücklich erwähnt.

97. Vergl. besonders Fremery, études p. 254. — Uebrigens würde ein Bodmereidarlehn, das der Rheder oder gar der Schiffer unterwegs für seine Privatbedürfnisse und nicht nothwendig zur Fortsetzung der Reise aufgenommen, keinen Vorzug geniessen vor der im Abgangshafen aufgenommenen Bodmerei. — In England geniesst der Bodmerist bei Darlehen an den Rheder nicht die vortheilhaften Rechtsmittel im dem Admiralitätsgericht, wie bei Darlehen an den Schiffer. Abbott l. c. n. 11. S. 132.

98. Die Ordonn. 1681 Artikel 10 (III. 5) sagt: Les deniers laissés par renouvellement ou continuation n'entreront point en concurrence avec les deniers actuellement fournis pour le même voyage.

IV. Dagegen haben mehrere im Abgangshafen zu einer bestimmten Reise abgeschlossene Bodmereien in der Regel sogar unter sich gleiche Rechte, wenn auch die eine etwas älter als die andere ist. Z. B. das Geld der ersten Bodmerei reicht nicht zur vollen Ausrüstung oder zum vollen Waarenankauf; es muss noch eine zweite Geldsumme auf Bodmerei genommen werden. Beide Bodmereien sind hier zu gleichem Zwecke verwendet, beide haben dem verbodmeten Objecte gleichen Nutzen gestiftet, und es scheint der geringe Unterschied der Zeit nicht geeignet, hier der jüngeren ein Vorzugsrecht vor der älteren einzuräumen, da von ihr nicht gesagt werden kann: salvam fecisse totius pignoris causam. Auf der anderen Seite scheint mir aber auch jener Unterschied der Zeit nicht den Einfluss haben zu können, umgekehrt der älteren Bodmerei ein Vorzugsrecht zu gewähren; denn beide Bodmereien bilden hier gewisser Massen ein Ganzes und müssen drum gleiche Rechte haben. Pardessus l. c. [99]) Das ist der Grundsatz des Preuss. Seerechts von 1727 [100]) und des Schwedischen [101]). Das Dänische Gesetzbuch Christians V. lib. IV. cap. 5. Art. 9. gibt unter mehreren Bylbriefen, d. h. für Obligationen über Geld, welches zur Erbauung eines Schiffes hergegeben wurde, dem älteren den Vorzug vor dem jüngeren. Vergl. bereits Bd. I. § 48. S. 98.

---

99. In England z. B. nach dem Falle Exeter, Whitford bei Robinson, adm. rep. I. 176. Preuss. Landrecht l. c. § 2448 nur zum Theil; siehe n. VII. dieses §. Freilich ist darüber viel gestritten. Siehe die von einander abweichenden Meinungen des Emerigon ch. 5. sect. 3. und Valin ad Art. 16. Vergleiche aber schon L. 17. D. de privil. credit. (42. 6).

100. Doch ist dasselbe cap. VII. Art. 16. zu peinlich, wenn es denselben durch minutiöse Zeitbestimmungen beschränkt und jene Gleichheit nur eintreten lässt: wenn mehrere Bodmereibriefe an demselben Orte abgeschlossen und längstens drei Tage von einander im Datum verschieden sind. Das neueste Preuss. Recht hat andere Bestimmungen. Siehe n. VII. dieses §.

101. Nur soll nach Schwed. Seerechte (IV, cap. 8.) der Unterschied der Zeit der an demselben Orte abgefassten Bodmereibriefe nur 8 oder 10 Tage belaufen. — Aehnlich in England, z. B. im Falle Betsy, Hai bei Dodson, rep. 289.

V. Ganz dasselbe und aus denselben Gründen (welche sub IV. angegeben sind) muss gelten von mehreren in demselben Nothhafen abgeschlossenen Bodmereien, natürlich auf denselben Gegenstand. Die neueren Seerechte führen sogar meist nur diesen Fall an (Holl. Recht Art. 581 in f.), sind aber wohl weiter zu interpretiren.

VI. Auch halte ich die Bestimmung des Französ. l. c., des Holl. 581. und des Span. Rechts 829. für begründet, dass die zum Behufe der letzten Reise des Schiffes aufgenommenen Gelder vor denen der früheren Reise privilegirt sind, selbst wenn von diesen letzteren (wie es das Span. R. l. c. ausdrücklich sagt)[102]) die Zahlungszeit durch einen ausdrücklichen Vertrag weiter hinausgesetzt wäre. Und consequent ist die Satzung des Holl. Rechts l. c. zu billigen, dass die zum Behufe der letzten Reise des Schiffes contrahirte Bodmerei bei der Bezahlung den Vorrang vor der Schuld aus noch unbezahlten Kaufgeldern haben solle.

Doch scheint festzustehen, dass die unterwegs auf die Ladung genommene Bodmerei nur dann vor der älteren den Vorzug habe, wenn das Geld aufgenommen werden musste, um eine für die Bedürfnisse des Schiffes oder zur Rettung der Ladung contrahirte Schuld, wie z. B. einen Loskauf, eine Contribution zur Havarie etc. zu bezahlen, nicht wenn bloss neue Einkäufe gemacht und die Güter bloss vermehrt werden sollten. Ebenso verhält es sich mit den Verbodmungen des Schiffes. Pardessus l. c.

VII. Wo der Vorzug oder die Gleichheit der mehreren Bodmereien wegen des Mangels jener eigenthümlichen Gründe, wegen besonderer Satzungen der Particularrechte nicht statthaben darf, da sind die allgemeinen Regeln über den Vorzug der Pfandrechte untereinander festzuhalten. So wenn nach Preuss. Allg. Landrecht § 2447 ff. mehrere zur Ausrüstung, überhaupt im Abgangshafen aufgenommenen Bodmereien mit einander zusammentreffen, so haben von ihnen diejenigen den Vorzug,

102. Der Code de commerce fran. Art. 323 sagt: quand même il serait déclaré qu'elles sont laissées par continuation ou renouvellement, und auch dies halte ich für richtig. cf. Pardessus n. 919.

welche gehörig auf den Schiffsdocumenten und bezüglich auf den Connossementen (nach den Vorschriften des § 2498 und 9) vermerkt sind und zwar folgen dieselben nach Ordnung der Zeit ihrer Datirung; dagegen haben alle übrigen (solche, die weniger förmlich constituirt sind) gleiche Rechte, ohne Unterschied der Zeit und theilen sich (§ 2449) diese Bodmeristen bei entstehender Unzulänglichkeit der verbodmeten Sachen, nach Verhältniss ihrer Bodmereiforderungen an Kapital, einjährigen Zinsen und Kosten[103]).

§ 210. Concurrenz mit anderen Forderungen[104]).

Das Recht des Bodmereigebers an den verbodmeten Gegenständen ist ein privilegirtes. Es müssen daher alle anderen Forderungen hinter demselben zurückstehen. Oben § 208 wurde bereits von der Concurrenz der Bodmerei- mit der Assecuranz-Forderung gesprochen. — Indessen gibt es einige Forderungen, deren Charakter wesentlich der Art ist, dass ohne ihre Entstehung der Bodmerist auch nicht zu seiner Forderung gelangen könnte, indem gerade durch sie oder durch die ihnen zum Grunde liegende Thätigkeit der betreffenden Forderungsgläubiger der verbodmete Gegenstand dem Bodmeristen erhalten ist oder doch ohne deren Abzug gesetzlich nicht gedacht werden kann. Kurz es treten hier gewisse Fälle einer analogen Anwendung der in rem Versio ein. Solche Forderungen müssen demnach analog aus ähnlichen Gründen, aus welchen die jüngere Bodmerei einen Vorzug vor der älteren hat (§ 209), wiederum auch der jüngsten Bodmerei vorgehen.

Unter diesen vor der Bodmerei privilegirten Forderungen

---

103. Doch heisst es § 2450 noch: Inwiefern dem Einen oder dem Andern, wegen erweislicher Verwendung zum Besten der verbodmeten Sache, ein besonderes Vorrecht zukomme, ist nach Vorschrift des Ersten Theils Tit. 20. § 318. zu beurtheilen.

104. Vergleiche besonders Pöhls, Seerecht S. 859. 60, dem ich hier meist folgen kann.

kann man dann wieder selbst eine bestimmte Rangordnung festsetzen und zwar geschieht dies wohl am besten und consequentesten nach dem Gesichtspunkte; dass hier diejenige Forderung den Vorzug erhalte, deren Object zunächst und am meisten zur Erhaltung des verbodmeten Schiffes oder Gutes diente, und dass, bei vorhandener Gleichheit in dieser letzteren Beziehung, die jüngere Forderung der älteren vorgehe. Daher muss man, wo alles Uebrige gleich ist, etwa folgende Reihenfolge aufstellen.

1) Berglohn. Preuss. Seerecht 1727 cap. X. Art. 59. (Bergegelder von der letzten Reise).
   Dahin gehört denn auch Alles, was der Schiffer oder ein Anderer zur Ranzionirung des verbodmeten Gegenstandes an Kaptoren und Räuber bezahlt hat[105].

2) Lootsgeld, Tonnengeld, Hafenunkosten, Erhaltungs- und Lagerungskosten, sowie andere nothwendige Ausgaben in Bezug auf das Bodmereiobject.

3) Volksheuer[106]) von der letzten Reise und zwar gewiss gemeinrechtlich mit Einschluss der Gage des Schiffers, wie es das Preussische Seerecht von 1727 l. c. ausdrücklich sagt, particularrechtlich, z. B. in England, aber bisweilen verboten ist.

4) Diejenigen, welche nach geschlossener Bodmerei und auf der ferneren Reise Geld zur Anschaffung von Lebensmitteln oder zur Herstellung des Schiffes hergeliehen oder diese Gegenstände creditirten[107]), wiewohl häufig nur, wenn

---

105. So Pöhls l. c. Baldasseroni l. c. tit. IX. n. 37. p. 176.

106. Consolato del mare cap. 34. 135. Hanseat. Seerecht IX. Art. 5. Preuss. Seerecht 1727 l. c. Art. 59. Ordon. 1681 Art. 16. (I. 14.) coll. Art. 19. (III. 4.) Schwed. Seerecht IV. cap. 9.

107. L. 5. 6. D. L. 9. C. qui pot. in pign. — L. 26. 34. D. de reb. auct. jud. (42. 5). — Preussisches Seerecht 1727 l. c. Rotterdamer Assecuranz-Ordnung Artikel 269. Ordonnanze 1681 Artikel 16. (I. 14.)

das Schiff noch keine Reise wiedergemacht hat[108]). Hieher gehören auch die Waaren, die zu jener oben bestimmten Zeit verkauft werden mussten, um den Bedürfnissen des Schiffes abzuhelfen, sowie was dem Schiffer zu diesem Zwecke geliehen wurde[109]).

5) Die Havariegrosse, die seit Schliessung der Bodmerei entstand[110]) und von dem verbodmeten Gegenstande bezahlt werden muss; denn durch ein freiwilliges Opfer zum Besten des Ganzen ist auch der Gegenstand der Bodmerei erhalten. Uebrigens ist ja die Havariegross Folge einer Seegefahr, die der Bodmereigeber tragen muss. Desswegen schon muss sich derselbe es gefallen lassen, dass sie den Werth des Bodmereiobjects vermindere[111]).

Es versteht sich aber von selbst, dass alle diese 1—5 angeführten Forderungen nur dann einer Bodmerei vorgehen können, wenn sie jünger als letztere sind. Ferner unter einander werden diese Forderungen füglich nur nach dem Alter rangiren können, so dass also die jüngere der älteren vorgeht. Endlich wenn sonst Alles gleich ist, so kommt die Ordnung in Betracht, in welcher sie hier im Texte aufgezählt sind.

Uebrigens kann nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Vorschrift des Holländ. Handelsgesetzsuchs Art. 591 nur gebilligt werden, dass derjenige, welcher bei Strandung oder Schiffbruch eines verbodmeten Schiffes Schulden bezahlt, die dem Inhaber eines Bodmereibriefes vorgehen würden, von Rechtswegen in das Vorrecht des ursprünglichen Gläubigers eintrete. Es ist das aber auf jegliches Bodmereiobject, gleichviel ob Schiff oder Gut, auszudehnen.

---

108. Ordon. 1681. l. c. Artikel 17. Consolato del mare cap. 32.

109. Ord. 1681 l. c. Art. 16. Consolato arg. cap. 104 sq. Guidon de la mer ch. 18.

110. Altes Preuss. Seerecht l. c. Art. 59.

111. Falsch aber nennt es Pöhls mit Recht, wenn Verwer, Verhandelinge tot Bodmerije § 21 sagt, dass die Ladungsinteressenten wegen ihrer Forderung aus der nicht gehörigen Lieferung ihrer Güter dem Bodmeristen vorgehen müssten.

Siehe bereits wegen des ganzen Inhalts dieses § Bd. I. § 48 über privilegirte Forderungen an Schiffen und ihre Rangordnung untereinander [112]).

---

112. Die Kaiserlich Russ. Ordnung der Handelsschiffahrt enthält über Bodmereien äusserst wenige Bestimmungen.

Abschnitt IX.

Rechte des Seehandels im Seekriege.

§ 211. Einleitung. Literatur des Völkerseerechts.

I. Der Krieg als das letzte und äusserste Rechtsmittel zur Schlichtung internationaler Streitigkeiten [1]) hat mannigfachen Einfluss auf bestehende Rechtsverhältnisse, namentlich auf die Rechte der Handeltreibenden. Doch modificirt der Landkrieg dieselben lange nicht in dem Grade, wie dies der Seekrieg bis auf die neuesten Zeiten herab gethan hat [2]). Ueberhaupt aber kann ein blosser Landkrieg füglich auf die Rechtsverhältnisse des Seehandels wenig oder gar keinen Einfluss ausüben. Dagegen hat jeder Seekrieg nach der bisherigen Praxis des internationalen Seerechts die regelmässigen rechtlichen Verhältnisse des Seehandels, wie sie in den Friedenszeiten existiren, nicht bloss auf das Stärkste berührt und modificirt,

---

1. Ueber den principiellen Rechtscharakter des Kriegs siehe von Kaltenborn, Kritik des Völkerrechts (Leipzig 1847), bes. S. 300 ff.
2. Wegen dieses Unterschieds zwischen Land- und Seekrieg siehe bes. G. F. v. Martens, essai concernant les armateur (Göttingen 1795), pag. 37—40; von Kaltenborn, die Kaperei im Seekriege (in Pölitz-Bülau Jahrbüchern für Geschichte und Politik (Leipzig, Jahrgang 1849), Bd. II. S. 200, sowie von Kaltenborn, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet (Hamburg 1850), S. 1 ff.

sondern zum grossen Theile sogar allemal über den Haufen geworfen. Jeder Seekrieg ist bisher regelmässig ein Raubkrieg gegen feindliches Staats- und Privateigenthum zur See und somit mehr oder weniger Zerstörer oder doch gefährlicher Bedroher des Seehandels der kriegführenden Staaten und deren beiderseitigen Unterthanen gewesen, und hat ausserdem auf den Seehandel der neutralen Völker in rechtlicher Beziehung bedeutend eingewirkt, wie denn durch den Seekrieg gewisse eigenthümliche Institute des Seerechtes geschaffen sind, die entschiedenen Einfluss auf den Privatseehandel haben. Freilich streitet dergleichen zum Theil gegen die von uns Bd. I. § 6. dargelegten allgemeinen und wesentlichen Grundsätze des Europäischen Seeverkehres, und ist mehr oder weniger geradezu als Ausnahme von jenen sonst allgemein anerkannten Regeln zu betrachten. Indessen es ist dies nun einmal bis zur Gegenwart die Praxis des Seekriegsrechtes gewesen und geblieben. Mit dem Ausbruche eines Seekrieges wird der Seehandelsverkehr unter den kriegführenden Staaten und deren beiderseitigen Unterthanen in der Regel völlig abgebrochen und jeder Verkehr des einen kriegführenden Volks zur See mit andern nicht am Kriege betheiligten Völkern von der entgegenstehenden feindlichen Macht auf die gefährlichste Weise bedroht, so dass beide kriegführende Völker durch den Seekrieg im Wesentlichen ihren ganzen Seehandelsverkehr preisgeben oder doch bedeutend beschränken oder modificiren müssen. Denn nicht nur, dass jedes feindliche Handelsschiff so gut als ein Kriegsschiff auf offener See und im feindlichen Gebiete der Gefahr der Nehmung, namentlich auch durch Kaper, ausgesetzt ist, und dass kaum die darin verladenen Güter neutraler Staaten und deren Unterthanen als gegen feindliche Behandlung und Nehmung gesichert erscheinen, so sind auch selbst die neutralen Schiffe in Bezug auf ihren Seeverkehr und nun namentlich in ihrem Seehandel mit den feindlichen Parteien auf das mannigfachste afficirt: es ist ihnen die Ladung von Kriegscontreband verboten, sie müssen die Blokade feindlicher Orte respectiren, ja selbst auf diesen neutralen Schiffen wird feindliches Eigenthum gegen feindlichen Angriff noch nicht als geschützt betrachtet. Es thut hier allerdings eine Reform sehr noth und ist dieselbe seit den letzten sieben Decennien mehr und mehr angebahnt, ohne dass aber, trotz der ziemlich allgemeinen Anerkennung des Bedürfnisses einer solchen Reform

namentlich von allen mittleren und kleineren Seemächten, viel Aussicht zur baldigen Durchführung der Reform vorhanden wäre [3]).

Demnach sollen in diesem letzten Abschnitte die durch den Seekrieg bedingten und begründeten eigenthümlichen Verhältnisse des Europäisch-Amerikanischen Seerechts im Privatverkehre dargestellt werden. Es wird mithin hier gehandelt werden 1) von der Kaperei, 2) von Prisen und Reprisen und endlich besonders 3) von den Rechten des neutralen Seehandels.

Uebrigens gehören die Materien des Seekriegsrechts vorzugsweise in das öffentliche und speziell in das eigentliche Völker-Seerecht (Bd. I. § 2), und sollen dieselben hier nur insoweit erörtert werden, als sie zugleich den rechtlichen Charakter des Privatseeverkehres bestimmen. Doch scheint es zu diesem Behufe nothwendig, zuvor einige Grundbegriffe, die allerdings wesentlich dem öffentlichen Seerechte angehören, auf denen wir aber hier zum Theil unsere den Privatseehandel regelnde Satzungen auferbauen müssen, in einer kurzen Uebersicht (§ 212) darzulegen, besonders da deren Kenntniss für den Privatseeverkehr nicht bloss in Kriegs-, sondern auch in Friedenszeiten zum Theil von Wichtigkeit ist.

II. Die Literatur des öffentlichen Seerechts anbelangend, so enthalten die allgemeinen Werke über Völkerrecht in den betreffenden Abschnitten eine übersichtliche Darstellung des Völkerseerechts, so G. F. v. Martens, droit des gens (zuerst Göttingen 1789; 1802; 1821; mit Noten von Pinheiro Ferreira, Paris 1831.); Heffter, Europ. Völkerrecht der Gegenwart (Berlin 1844; 2. Aufl. 1848); Henry Wheaton, international law (London 1836. 2 Bde.) und von ihm selbst französisch umgearbeitet als: droit international (Leipzig und Paris 1848. 2 Bde.); Oke Manning, commentaries on the law of nations (London 1839.); der Südamerikaner Andreas Bello, principios de derecho de gentes (publ. en Santiago de Chile, reimpr. Paris 1840); der Spanier: Jose Maria de Pando († 1840), elementos del derecho intern. (Madrid 1843). — Auch

3. Vergl. v. Kaltenborn; Kaperei im Seekriege l. c. S. 198. 200. 209 ff.

schon Vattel, droit des gens (zuerst 1758, auch 1773, 1775; zuletzt mit Noten von Pinheiro Ferreira. Paris 1838; auch Deutsche und Englische Uebersetzungen) und Hugo Grotius, de jure belli ac pacis (zuerst 1625, verbessert 1632 und öfters).

Sodann sind zu erwähnen: Jouffroi; droit des gens maritime (Berlin 1806); — Nau, Völkerseerecht (Hamburg 1802); — Holst, Völkerseerecht (1. und einziger Band. Hamburg 1802); — Du Rat-Lasalle, droit et legislation des armées de terre et de mer, besonders I. 370 ff.; — Theodore Ortolan règles internationales et diplomatie de la mer (Paris 1845. 2 Bde.); Ferd. Conte Lucchesi-Palli, principi di diritto publ. marittimo. (Neapel 1841.); James Reddie, researches in maritime international law. (Edinburg 1844. 45. 2 Bde.); Azuni, sistema universale dei principi de diritto marittimo dell, Europ. Florenz 1759, verbessert Triest 1796.

Wegen der Literatur des Seerechts siehe bereits Bd. I. § 38—40. S. 71 ff, sowie die Spezialliteratur unten bei den einzelnen Materien.

Der Vorwurf eines nationalen Egoismus kann am meisten den Schriftstellern über das internationale Seerecht gemacht werden, namentlich den Britischen, während sich die Französischen in neuerer Zeit mehr dem kosmopolitischen Standpunkte zugleich mit den Deutschen, Italienischen und Scandinavischen Schriftstellern zugewandt haben. Vergl. Heffter Völkerrecht § 9. S. 24 not. 2; sowie oben Bd. I. dieses Seerechts § 38. S. 71.

§ 212. Herrschaft über das Meer [4]).

Das Meer ist in der Regel als keiner Staatsherrschaft unterworfen anzusehen. So zweifelsohne nicht die offene See, denn jede Herrschaft ist illusorisch, sobald sie nicht geltend

---

4. Von der zahlreichen Literatur, ausser den älteren Schriften bei von Ompteda, Literatur des Völkerrechts § 218 und von Kamptz, Neue Literatur des Völkerrechts § 172, erwähne ich v. Cancrin, Abhandlung vom Wasserrecht (Halle 1789), Tellegen, de jure in mare (Gröningen 1847). Siehe auch Günther, Völkerrecht II. § 25. Klüber, Völkerrecht § 130. Heffter, Völkerrecht § 13. Ortolan, diplomatie de la mer (Paris 1845) I. p. 109.

gemacht werden kann und das ist hier der Fall. Dafür entscheidet sich denn auch unbedingt die heutige Praxis des Völker- und Seerechts [5]).

Nur derjenige Theil der Seeküste, der vom Lande und von den unter einer Staatsherrschaft stehenden Inseln kriegerisch und namentlich durch Kanonen vertheidigt werden kann, wird heutzutage unbestritten zu dem Gebiete dieses Staates gerechnet, also namentlich kriegerisch zu vertheidigende Meerengen, Kanäle, Baien, Buchten, Flussmündungen, also überhaupt das Küstenmeer jedes Staates. Dabei hat man seit Bynkershoek also seit zwei Jahrhunderten mehr und mehr und jetzt ziemlich allgemein in Praxis und Theorie angenommen, dass das ganze Küstenmeer, soweit von der Küste aus Kanonen vorübersegelnde Schiffe erreichen können (quousque mari e terra imperari potest), zum Seegebiete jedes angrenzenden Staates gehöre; denn, sagt man mit Recht: terrae dominium finitur, ubi finitur armorum vis. Darin stimmen alle neueren Autoren des Völkerrechts überein [6]) und damit stehen denn auch Staatsverträge und andere öffentliche Urkunden im Einklange z. B. Art. 21 des Handelstractates zwischen Frankreich und den Niederlanden von 1739, Art. 28 des Vertrags zwischen Frankreich und Russland 1787, Art. 25 des Vertrags zwischen England und Nordamerika 1794 etc.

---

5. In früheren Zeiten gab es hierüber in Praxis und Theorie die heftigsten Streitigkeiten. Spanien und Portugal reclamirten sonst das Eigenthum der von ihnen entdeckten Meere. Der Papst theilte dann sogar das grosse Weltmeer unter verschiedene Potentaten nach einer bestimmten Linie. Grossbrittanien eignete sich die Souveränetet über die vier, die brittischen Inseln umfliessenden Meere (narrow-seas) an, doch ohne genaue Definition der damit verbundenen Rechte, doch überall den Flaggengruss von Fremden hier verlangend. Venedig reclamirte das adriatische, Genua das ligurische Meer. Siehe Hugo Grotius, mare liberum (zuerst Leyden 1609) gegen und Selden mare claunum (zuerst London 1636) und besonders Jo. Borough, imperium maris Britannici (London 1686) für England, ausser zahllosen anderen Streitschriften des 17. und 18. Jahrhunderts.

6. Vergl. Ortolan l. c. I. 180. Wheaton, international law I. 215, élémens du droit intern. 1. 176; Heffter l. c. 137; v. Kaltenborn, Kriegsschiffe S. 8 und 9.

Diese Bestimmung wegen der Kanonenschussweite ist allerdings nicht absolut, sondern nur relativ. Doch kann man füglich annehmen, dass der Punkt der Küste oder der Klippe oder Insel an der Küste, wo Kanonen angebracht sind oder angebracht werden können, auf der einen Seite hinlänglich bestimmt ist. Es scheint aber nicht nothwendig zu sein, dass nun auch Kanonen immer dort liegen, doch wird es zweckmässig sein, gleichsam zur Documentirung seines Rechts und zur Durchführung in streitigen Fällen Kanonen aufzupflanzen, wenigstens an wichtigen Punkten [7]). Auf der andern Seite ist es streitig, wie weit die Kanonenschussweite ins Meer hineinreiche. Ortolan, l. c. I. 175 drückt sich darüber relativ aus: la plus forte portée du canon, selon les progrès communs de l'art, à chaque époque, est la meilleur mesure universelle à adopter. Azuni (origine du droit des gens tom. I. liv. II. p. 58—61) nimmt die Länge von drei Italienischen Milliarien, wovon vier auf eine Deutsche Meile gehen, an, und ähnlich haben sich die Nordamerikaner 1793 entschieden, indem sie eine Seemeile oder drei geographische Englische Meilen weit von der Küste das Meer unter ihrem Schutz stehend erklärten. Doch wird Art. 25 des Vertrages mit England 1794 nur von Kanonenschussweite überhaupt gesprochen, wogegen wiederum in dem Vertrage von 1818 mit England (Art. 1), in Bezug auf die Fischerei obige Bestimmungen ausdrücklich anerkannt werden, wie dies auch in Bezug auf eben diesen Gegenstand in dem Vertrage zwischen England und Frankreich 1S39, Art. 9 und 10 geschehen ist. Andere Autoren nehmen ähnlich drei Französische Lieues als in der Praxis herrschend an und ist hier als Beispiel der Friede zwischen Frankreich und England von 1763, Art. 5 anzuführen, wo es sich übrigens nicht um das offene Meer, sondern um den Busen St. Laurentius handelte. Klüber, Völkerrecht I. 206 und Martens, droit des gens I. p. 124 [8]).

---

7. Heffter l. c. ist für die Nothwendigkeit wenigstens zur Aufrechthaltung der Neutralität. Siehe aber Hautefeuille (droits et devoirs des nations neutres, Paris 1848. 49. tom. 1—4.) tom. I pag. 290 und v. Kaltenborn, Kriegsschiffe S. 10.
8. Siehe v. Kaltenborn, Kriegsschiffe S. 10 ff.

§ 213. Eigenthumsmeere. Sundzoll.

Nur so weit, auch abgesehen von den eigentlichen Küstenmeeresstreifen, gewisse Meerestheile und namentlich erst deren geschlossener Charakter, deren ausschliessliche Beherrschung zur Sicherheit eines Reiches nothwendig dienen und zugleich, wenigstens in gewisser Weise gegen das Einlaufen von fremden Schiffen durch militärische Befestigungen geschützt sind oder doch leicht geschützt werden können, kann füglich der einzelne Staat für befugt gehalten werden, ein höheres und mehr oder weniger ausschliessliches Recht über dieselben zu beanspruchen, ja eine Art wenigstens von Staatsobereigenthum (imperium). Aus diesem Gesichtspunkte lassen sich die, auch noch in der Gegenwart von den einzelnen Staaten Europas behaupteten sogenannten Eigenthumsmeere rechtfertigen. Dieselben sind zwar nach dem Europäischen Völker- und Seerecht als bestritten anzusehen, aber sie sind factisch vorhanden, werden der Hauptsache nach überall anerkannt und dürfen demnach als eine Art von rechtlichen Bestand habend betrachtet werden.

Dahin gehören [9]):

1) Alle Seeeinbrüche in das frühere Landesgebiet eines Staats, so lange sie zugleich factisch in einer mehr ausschliesslichen Herrschaft behalten werden. Dazu lassen sich unter andern die Einbrüche der See in die Friesischen Lande rechnen, namentlich die holländische Zuydersee, deren Eigenschaft als Eigenthumsmeer nicht bestritten wird.
2) Noch viel mehr die von einem oder mehreren Staatsgebieten völlig umschlossenen, seewärts unzugänglichen Binnenmeere.
3) Nach § 212 alle Häfen, Buchten und Landungsplätze, sie seien künstliche oder natürliche, als Zugänge des Landes [10]).
4) Der grosse und kleine Belt von Seiten Dänemarks [11]).

---

9. Vergl. bes. Heffter, Völkerrecht § 75, der aber die Sache anders auffasst.

10. Vergl. Vassel, droit des gens I. 23. § 290. L. 15. D. de publicanis.

11. Dänemark behauptet auch die Herrschaft über das Meer 4 Meilen um Island herum und 15 Meilen um Grönland. Doch ist diese Prätension aus den Zeiten datirend, wo besonders Italienische Autoren

5) Das Marmormeer unter Türkischer Hoheit.
6) Die Meerenge zwischen Schottland und Irland von Seiten Grossbritaniens.
7) Das grosse und kleine Haff (an der Odermündung), ferner das frische Haff [12]), sowie das Kurische Haff [13]), sämmtlich unter Preussischer Hoheit.
8) Die Meerenge von Messina unter Sicilianischer Hoheit [14]).
9) Seit der Abtretung Finnlands an Russland durch den Frieden von 1809, wodurch der Bothnische Meerbusen selbst als Grenze genommen und die Inseln darin nach der Nähe des Ufers getheilt wurden, kann von der ehemaligen Schwedischen Hoheit über diesen Ostseebusen nicht mehr die Rede sein.
10) Da seit dem Frieden von Adrianopel 1829 das Schwarze Meer vom Mittelmeere her und nach demselben geöffnet ist und nur fremde Kriegsschiffe durch den Vertrag zwischen den Grossmächten und der Pforte von 1841 noch ausgeschlossen sind (von den Dardanellen), so kann füglich nicht mehr von einer ausschliesslichen Hoheit der Türkei die Rede sein, um so weniger, da es seine volle Herrschaft darauf wesentlich an Russland verloren hat. Man muss aber sagen, dass Russland und die Türkei dort als privilegirt erscheinen, indem dort allein ihre Kriegsschiffe zugelassen werden. Siehe Note 5. [15]).

---

dem Küstenstaate auf 50, 60, 100 Meilen ins Meer hinein eine Herrschaft zusprachen.

12. Preuss. Meerbusen an der Ostpreuss. Küste, 14 Meilen lang und 3 Meilen breit, und bei Pillau durch das Gatt mit dem Meere in Verbindung. Der lange schmale Streif, welcher ihn vom Meere trennt, heisst die frische Nehrung.

13. Preuss. Meerbusen der Ostsee, ebenfalls in der Provinz Ostpreussen, 15 Meilen lang und 7 Meilen breit, und bei Memel durch eine schmale Meerenge mit der Ostsee in Verbindung.

14 Cussy, dictionnaire du diplomate et du consul. S. 691 sub v. territoire maritime (Leipz. 1846).

15. Siehe bes. van Hoorn, dess. de navig. in mari n. 9. 10. Amsterd. 1834. — Auch die Prätension der Türkei von einer privilegirten Herrschaft über das Aegäische Meer ist wohl jetzt unpraktisch, besonders seit der Restauration Griechenlands.

Uebrigens sind diese Eigenthumsmeere namentlich in Kriegszeiten wegen der Bestimmung der Ausdehnung des feindlichen und resp. neutralen Gebietes und wegen der hieraus fliessenden Rechte für die sich dort Aufhaltenden von Wichtigkeit. Ferner haben die Staaten darin das Recht, über jede Annäherung Fremder Auskunft zu verlangen und allerlei Sicherheitsmassregeln zu ergreifen; ferner Friedensstörungen zu verhindern und dagegen factisch zu interveniren; überhaupt das Recht der Annäherung zu beschränken und an Förmlichkeiten zu binden; ferner diese Gewässer ausschliesslich zum eignen Vortheil z. B. zur Fischerei zu benutzen; das Recht des Embarge auszuüben, die dort segelnden Schiffe so lange sie nicht besondere Legitimationen haben, des Schleichhandels für verdächtig zu erklären, endlich auch gewisse Abgaben zu erheben. Siehe den Schluss des §. etc.

Die natürlichen und nothwendigen Verbindungsstrassen zwischen den verschiedenen Meerestheilen (Meerenge von Giberaltar, der sog. Kanal, der Sund, die Magelansstrasse), durch welche die Verbindung des einen Seestaats mit den andern in den verschiedenen Erdtheilen erst ermöglicht wird, gehören, wenn sie auch noch so eng sind und in dem unmittelbarsten Bereich eines Küstenlandes gelegen sind, dennoch an sich zu den freien Gewässern, hinsichtlich deren bloss die nämlichen Rechte, wie bei den Küstengewässern überhaupt (§ 212), von den Küstenstaaten beansprucht werden dürfen, sofern keine grösseren Zugeständnisse von Eigenthums- oder Hoheitsrechten darüber Seitens anderer Mächte gemacht sind. In letzterer Beziehung macht das Marmormeer, wegen der Eifersucht der Europ. Mächte, noch eine Ausnahme (n. 5) und darf Dänemark aus ähnlichen Gründen noch in der Gegenwart am Sunde einen Zoll, den sog. Sundzoll erheben, der als eine rein historische Zufälligkeit erscheint, allenfalls wenigstens einen gewissen Sinn hätte, wenn beide Küsten des Sundes den Dänen gehörten, freilich durch Verträge mehr oder weniger als rechtsbeständig anerkannt ist und darum füglich nur gegen eine billige Entschädigung beseitigt werden darf. Siehe Band I. § 22. S. 39. 40, wegen des Sundzolles [16]).

---

16. Ausführlich handelt vom Sundzoll: Mémoires du Gouv. Suédois à consulter sur le Sund. Stockh. 1839. — Replique du Gouv. Da-

In den Eigenthumsgewässern verlangen die betreffenden Staaten von den fremden Schiffen den Schiffsgruss [17]).

§ 214. Küstenhandel und Küstenfischerei. (§§ 226 und 227.)

I. Den Küstenhandel [18]) vindicirt sehr häufig der betreffende Staat sich und seinen Unterthanen allein, so dass fremde Schiffe nur durch ausdrückliche Privilegien befugt sind, von einem Punkte dieser Küste zum andern Handel zu treiben. Die in dieser Beziehung gültigen Bestimmungen in den einzelnen Staaten sind bereits Bd. I. § 19—37. S. 28 ff. angegeben.

II. Aehnlich wie den Küstenhandel so behalten sich und ihren Unterthanen die Staaten regelmässig an den Küsten ihres Landes und zwar namentlich auch ihrer Kolonien die Fischerei ausschliesslich vor. Es bestehen darüber viele ausdrückliche Verträge unter den verschiedenen Staaten. Auf offenem Meere kann zwar Jeder fischen wie er will, doch massen sich einzelne Staaten in gewissen Meerestheilen, besonders in den Meeren des Nord- und Südpols besondere Rechte an.

Die Staaten haben meist besondre Fischereireglements erlassen, von denen besonders die Satzungen der berühmten Marineordonnanz Ludwigs XIV. 1681 hervorzuheben sind, so wie die Franz. Königl. Declaration v. 23. April 1726, Franz. Gesetze von 23. Mai 1792, 22. April 1832 und 20. Juli 1836. Pardessus l. c. 933 ff. wegen Seefischerei in Frankreich.

§ 215. Internationaler Charakter der Seeschiffe [19]).

Siehe bereits §§ 44, 45. Bd. I. S. 85 ff. wegen der Nationalität, wegen der Flaggen und wegen der Papiere der Schiffe.

---

nois. ibid. 1840. — W. Hutt; on the Sund-dues, London 1839. — Lemonius, Verhältnisse des Sundzolles. Stettin 1841. — Scherer, der Sundzoll. Berlin 1845. Neuester Vertrag zwischen England und Dänemark v. 1841, in Murhard nouv. rec. g. II. 151.

17. Vergl. Pöhls, Seerecht § 498 vom Schiffsgrusse S. 994 ff.
18. Manche historische Notizen bei Pöhls l. c. S. 997 ff. Ebenso wegen der Fischerei.
19. Vergl. Heffter l. c. § 78—80. S. 144 ff., dem ich hier folge.

I. Die Seeschiffe, welche die Nationen aus ihren Gewässern in das freie Meer entsenden, sind gewisser Massen ihre „wandelnden Gebietstheile," wie es die Französischen Juristen ausdrücken [20]). Selbst in fremden Gewässern verlieren Seeschiffe ihre Nationalität nicht, so lange sie im Eigenthum eines Nationalen bleiben und namentlich nicht in das Eigenthum eines Unterthanen des fremden Staats oder dieses Staats selbst übergehen. Die darauf befindliche Mannschaft bildet eine eigenthümliche Genossenschaft unter dem Schutze des Staates, welchem das Schiff der Nationalität nach angehört, und bleibt diese Mannschaft auch ausserhalb des engeren nationalen Wassergebietes den Gesetzen des heimischen Staates unterworfen. Jedes von einem Unterthanen in der Fremde auf dem Schiff geborene Kind ist daher auch Unterthan des schiffsherrlichen Staats. Vergl. schon Vattel, droit des gens. I. 19. § 216. Doch sind z. B. nach Britischem Staatsrecht nur die auf Britischen Meeren Geborenen sofort Eingeborene. Dabei schadet es nicht, wenn auch ein Theil der Mannschaft nicht wirklich aus Unterthanen des Staats, zu dem das Schiff gehört, besteht. Freilich werden dieselben in denjenigen Ländern, denen sie als Unterthanen angehören, auch als solche angesehen und behandelt, wenn das Schiff dort sich aufhält, ohne dass aber desshalb das Schiff selbst seinen eigenthümlichen nationalen Charakter verlöre. Doch wird nach Europ. Völkerrecht sowie durch spezielle Staatsgesetze und durch viele besondere Staatsverträge meist ausdrücklich verlangt, dass wenigstens der Kapitain (und die Officiere) sowie ein ganz bestimmter Theil der Mannschaft (½, ¾) aus nationalen Unterthanen desjenigen Staats bestehen, dessen Nationalcharakter das Schiff behaupten will, bevor das Schiff die vollen Rechte der Nationalität dieses Staats beanspruchen könne. Die Details sind bereits Bd. I. § 44. S. 85 ff. gegeben.

II. Es liegen aber in den Befugnissen der Staatsgewalt über die eigenen Schiffe und über die eigene Schifffahrt etwa folgende Hauptrechte:

1) Das Recht der Benutzung aller freien Wasserstrassen für die Nationalschifffahrt und den Handel;

---

20. Britische Publicisten bekämpfen meist diese Ansicht als eine willkürliche Fiction, im Interesse der anmasslichen Britischen Neutralitätspraxis.

2) das Recht der Gesetzgebung oder Gerichtsbarkeit des Staats über das Verhalten seiner Staatsgenossen sowohl in seinen Eigenwassern wie auf freien Gewässern.

3) Das Recht des Staats, zum Schutz der Nationalschifffahrt Anstalten und Massregeln zu treffen, insbesondere auch in fremden Häfen Consuln (§ 216.) mit Genehmigung der dortigen Staatsgewalt zu unterhalten.

4) Das Recht des Staats, den Nationalschiffen eine eigene Flagge (§ 44. Bd. I.) vorzuschreiben dieselbe zu schützen und in Friedenszeiten deren Gebrauch auf den Schiffen anderer Nationen zu gestatten, wodurch diese, zum Theil wenigstens, des nämlichen Schutzes und derselben Freiheiten theilhaftig werden. Es können nämlich dadurch, dass man einem fremden Schiffe gestattet, unter unseres Staats nationaler Flagge zu segeln, keine Vortheile übertragen werden, welche herkömmlich oder vertragsmässig nur den eigentlichen Nationalschiffen im Sinne des § 44. Bd. I. zugestanden sind, und überhaupt darf die Gestattung der Flagge nie zum Präjudiz eines Dritten gereichen. Siehe § 230.

Jeder unerlaubte Gebrauch einer fremden Flagge ist ahndungswerth, sowohl in Ansehung des Staats, dessen Flagge so gemissbraucht ist, als in Ansehung dritter Betheiligter.

III. Dagegen scheinen nach jetzigem Völkerrecht dem Staate in seinem Gebiete gegenüber fremden Schiffen, deren Bemannung, deren Zwecken und deren Verhalten folgende Rechte eingeräumt werden zu müssen, und dürfen zugleich solche fremde Schiffe gegenüber dem fremden Staate, wo sie sich aufhalten, folgendes beanspruchen:

1) Der Staat darf in Bezug auf den Zugang zu und den Verkehr mit seinem Lande den fremden Schiffen Bedingungen zu seiner eignen Sicherheit und Wohlfahrt vorschreiben. Nur darf der Verkehr dadurch nicht unmöglich gemacht werden. Namentlich darf niemals einem in Seegefahr befindlichen Schiffe und dessen Mannschaft die Rettung nach dem Lande und die Benutzung der dortigen Hülfsanstalten, weder in Kriege noch in Friedenszeiten, versagt werden. Siehe bereits Bd. I. § 6. S. 10 ff. [21]).

---

21. Der Satz Heffters: „Je mächtiger eine Nation zur See, desto „feindseliger und zurückhaltender gegen Andere." — gilt jetzt selbst

2) Keine Nation, kein Individuum erwirbt jetzt mehr durch Occupation ein von der Mannschaft verlassenes Schiff oder auch nur Theile desselben. Vielmehr darf der Eigenthümer es gegen Erstattung eines Findungs- und Rettungslohnes überall reclamiren. Siehe bereits das Nähere Bd. II. § 145 ff. Das alte Strandrecht ist ein Schandrecht und hat sich in der Gegenwart überall in das vernünftige Bergungsrecht umgewandelt [22]).

3) Jedes in das Wassergebiet eines fremden Staates einmal zugelassene Schiff darf sich auch der Anstalten und Mittel bedienen, welche zur Sicherung der Schifffahrt und zur Verbindung mit dem Lande zum Behufe eines erlaubten Handels bestimmt sind [23]).

4) Jedes fremde Kauffahrteischiff, welches in Häfen oder andere Eigenthumsgewässer kommt, wird der dortigen Schiffahrtspolizei, den Schiffsabgaben, der Zollgesetzordnung und der Gerichtsbarkeit dieser Staaten unterworfen [24]). Befreit davon sind nur solche Schiffe, an deren Bord sich ein fremder Souverain oder dessen völkerrechtlicher Stellvertreter befindet, doch wohl nur, wenn sie zu deren Beförderung ausschliesslich bestimmt sind. Befreit sind ferner Kriegsschiffe fremder Nationen, deren Betreten eines fremden Seegebietes aber besonderen Förmlichkeiten unterworfen ist, die ferner keine dauernde Station dort nehmen dürfen und die sich namentlich besondre

---

nicht mehr unbedingt von England, seit dies sein altes System durch die Navigationsacte von 1850 so bedeutend modificirte.

22. Doch wird der niederträchtigen Habsucht der Strandbewohner noch vieles nachgesagt, so noch von einer Brit. Parl. Commission von 1843; und auch aus Frankreich hat man noch in neueren Zeiten ähnliches vernommen. Siehe Bd. II. § 146. Note 12.

23. Jouffroy, droit maritime p. 47. Wheaton, intern. law liv. I. 4. §§ 13, 18. Grotius, de jure belli II. 2. 15.

24. Neuerlich bestritten in der Gazette des tribunaux v. 28. Januar 1843. Doch ist das im Text Gesagte sonst allgemein in der Theorie und Praxis anerkannt. Wheaton l. c. I. 2. § 20. Jouffroy p. 28. Ortolan I. 274. Erklärung des Franz. Staatsraths, 22. November 1806 und Dupins Requisitoire in der Sache des Carlo Alberto in Sirey, recueil gen. des lois et des arrets 32 und 33.

Vorsichtsmassregeln von Seiten des fremden Staats gefallen lassen müssen [25]). Endlich muss man wohl davon als befreit ansehen die bloss vorübersegelnden Schiffe, aber keineswegs allgemein, wie Heffter l. c. § 79 Seite 148 meint, alle diejenigen, welche wider Willen der Führer in dem fremden Seegebiet zu landen genöthigt werden; doch scheint im letzteren Falle des unfreiwilligen Landens allerdings die Nationalehre zu gebieten, die Mannschaft und das Schiff wieder fortzulassen, wenn man auch sonst ein Interesse hätte, sie festzuhalten. Indessen versteht es sich von selbst, dass man in Kriegszeiten gegen Feinde dergleichen Humanität nicht zu üben braucht zu seinem eigenen Schaden und namentlich nicht gegenüber dem Feinde selbst, noch weniger gegen Verbrecher, die etwa in dem Schiffe sich befinden etc.

5) Alle Schiffe haben das Recht, von dem fremden Staate die Gewährung und resp. die Ausübung aller der besonderen Rechte und Privilegien zu verlangen, die ihnen kraft der zwischen den betreffenden Staaten bestehenden Völkerverträge zustehen.

IV. Gegen fremde Schiffe auf offenem freien Wasser hat kein Staat irgend ein Recht in Friedenszeiten, es sei denn, dass der eine Staat in dieser Beziehung dem anderen ausdrücklich gewisse Rechte über seine Schiffe eingeräumt hat, sowie in dem Falle der gerechten Selbsthülfe wider einen unrechtmässigen Angriff und wegen zugefügter rechtswidriger Beschädigungen. Doch wird gegenwärtig dies Recht der Selbsthülfe von einzelnen Schiffen und namentlich blossen Kauffahrern selten und nur im Fall unabwendbarer Noth geübt und in anderen Fällen denselben auferlegt, lieber einfach gegen zugefügte Verletzungen und Kränkungen zu protestiren und nachträglich durch das Organ ihres eigenen Staats und namentlich unter

---

25. Vergl. besonders von Kaltenborn. Kriegsschiffe l. c. cap. VI S. 15 ff. Es ist unerhört, ihnen im Fall der Seenoth oder bei Verfolgung durch den Feind den Zugang und Aufenthalt zu verweigern oder an entehrende Bedingungen, wie Entwaffnung, zu knüpfen, und rechtfertigt sich dergleichen nur im äussersten Falle, wo eine gewisse Nothwendigkeit dazu treibt.

Vermittelung von dessen Consuln und anderen diplomatischen Agenten Genugthuung und resp. Entschädigung zu erlangen. Es ist diese Beschränkung um so mehr zu billigen, da in der Verletzung irgend eines nationalen Schiffes allemal zugleich eine Verletzung dieses nationalen Staats vorliegt. Doch gestattet das Völkerrecht gegen Piraten und alle diejenigen, welche sich grundsätzlich dem Rechte und Gesetze entziehen, die Selbsthülfe jeden Grades und jeder Art anzuwenden.

Namentlich hat kein Staat ausserhalb seines Wassergebietes und seiner Polizeigrenze gegen fremde Nationalschiffe ein Recht sie anzuhalten, zu durchsuchen und in Beschlag zu nehmen, wenn dies auch zu einem an sich erlaubten und noch so edlen Zwecke geschehen sollte, wofern nicht ausdrücklich und bestimmt ein derartiges Zugeständniss von einer Nation der anderen gemacht ist. Das Gegentheil würde die Souverainetät des Staats, die Basis alles internationalen Verkehres, in Gefahr bringen und somit geradezu das Völkerrecht erschüttern. Doch gestattet man in Kriegszeiten unter gewissen Formen und Bedingungen den Kriegsfahrzeugen der kriegführenden Mächte neutrale Schiffe zu durchsuchen, um sich über deren nichtfeindlichen Charakter zu vergewissern: ein nothbehelfliches Zugeständniss, ohne welches allerdings ein Seekrieg kaum geführt werden kann. Siehe § 235.

Die Frage vom Durchsuchungsrecht auch in Friedenszeiten ist während des letzten Decenniums viel verhandelt worden in Bezug auf die Unterdrückung des Sklavenhandels. Aber so sehr auch im Interesse der Humanität zu wünschen wäre, dass alle Staaten vertragsmässig Concessionen zur Durchsuchung verdächtiger Schiffe, versteht sich unter strenger Verantwortlichkeit wegen Missbrauchs von Seiten der Durchsuchenden, machen möchten, so kann es doch nach Europ. Völkerrecht keinem Zweifel unterliegen, dass die Schiffe der dem Britisch-Französischen Vertrag nicht beigetretenen Staaten, auch nicht durchsucht werden dürfen [26]).

---

26. Vergl. die Verträge zwischen England und Frankreich 30. Novbr. 1831 und 22. März 1833; dem Vertrag 25. December 1841 (ratificirt 19. Februar 1841) von Oesterreich, Grossbritanien, Preussen und Russland zur Unterdrückung des Sklavenhandels, trat Frankreich nicht bei, schloss dagegen 29. Mai 1845 mit England einen Vertrag

Dagegen ist jedenfalls die Verfolgung eines fremden Schiffes in die offene See, wenn sich die Mannschaft eines Verbrechens oder auch nur einer Defraudation, einer schwereren Polizeicontravention in dem Land- oder Seegebiete unseres Staats schuldig gemacht hat, erlaubt[27]). Endlich darf ein Staat, wenn der Urheber oder Gehülfe eines Verbrechens auf offener See oder auch in einem anderen fremden Gebiete nachher in sein Territorium gelangt, die Strafgesetze gegen ihn in Anwendung bringen, sofern er überhaupt im Auslande begangene Verbrechen straft, was er aber jedenfalls thun wird, wenn in dem Verbrechen direct oder indirect zugleich eine Verletzung seiner eigenen Würde oder der Rechte seiner Unterthanen liegt; sonst wird er sich begnügen, die Verbrecher in Sicherheit zu bringen und ihrem Heimathsstaate auszuliefern.

§ 216. Von den Consuln[28]).

I. Zwar haben alle diplomatischen Vertreter eines Staats im Auslande, namentlich die eigentlichen Gesandten, das Recht und

---

zur besseren Durchführung der bereits in den Verträgen von 1831 und 1833 festgesetzten Bestimmungen. Viele Staaten sind diesen Verträgen ausdrücklich beigetreten und haben so die Durchsuchung ihrer Schiffe gestattet. — Uebrigens wagte England durch eine Parlamentsacte vom 8. Aug. 1845 die Brasilianischen, beim Sklavenhandel betheiligten Schiffe ohne Weiteres den Engl. Admiralitätsgerichten zu unterwerfen, wogegen aber Brasilien unter dem 22. Oct. 1845 feierlich protestirte, indem es diese Acte als evident gegen allen Gebrauch, gegen alle Gerechtigkeit und als eine arge Verletzung der Würde und Unabhängigkeit des Brasilianischen Staats erklärte. Vergl. Cussy. dict. du dipl. sub v. traite des noirs. Auch Nordamerika lässt sich die Durchsuchung nicht gefallen. Vergl. Wheaton, enquiry in the validity of the british claim etc. London 1842. — Einen interessanten Fall findet man dargestellt in: Handelsgerichtliches Verfahren und Erkenntniss über die Hamburger Bark Louise wegen Verdachts der Betheiligung im Sklavenhandel (Hamburg 1842).

27. Nordamerikanische Praxis. Wheaton, enquiry etc. p. 148.

28. Freilich gehört die Lehre von den Consuln vorzugsweise ins Völkerrecht. Es scheint aber zweckmässig, hier eine kurze Uebersicht zu

die Pflicht, sich ihrer Nationalschiffe und deren Mannschaften während ihres Aufenthaltes im Auslande anzunehmen. Doch vorzugsweise gilt dies von den Consuln, als einer Art von internationalen Agenten, die hauptsächlich für die Handels- und besonders auch Seehandelsinteressen, mithin auch für Seeschiffe und deren Mannschaften ihres sie anstellenden Staats im Auslande eingesetzt und angestellt sind.

II. Die heutigen Consuln und ihre Privilegien unterscheiden sich wesentlich von ähnlichen mittelalterlichen Instituten, aus denen allerdings die consularischen Verhältnisse der neueren Zeit hervorgegangen sind, also namentlich von den mittelalterlichen Handelsgerichten für Fremde im 10—13. Jahrhundert, sowie von dem Jnstitut der consularischen Jurisdiction nach dem 13. Jahrhundert[29]).

III. Consularagenten befinden sich hauptsächlich in allen nur einiger Massen bedeutenden Seeplätzen aller Staaten und Länder. Auch halbsouveraine Staaten, namentlich wenn sie eine selbstständige Flagge führen, entsenden und empfangen Consuln nach der bisherigen Praxis. Zur Einsetzung ist Einverständniss beider Regierungen nöthig und ist auch wohl durch besondere Verträge das Verhältniss regulirt. Die Ernennung erfolgt durch sog. lettres de provision, also nicht durch förmliche Beglaubigungs-

---

geben, wobei wir uns hauptsächlich an Heffter l. c. § 225 anschliessen. — Wegen der Literatur dieser Materie verweise ich auf die vom Gesandtschaftswesen überhaupt handelnden Schriften, besonders das alte Werk von M. de Wicquefort, l'ambassadeur et ses fonctions (zuerst Cöln 1679) und auch das neueste sehr umfangreiche Werk: A. Miruss, Europ. Gesandtschaftsrecht. 2 Abtheil. Leip. 1847, sowie Cussy dictionnaire du diplomate et du consul. (Leip. 1846) und ganz besonders A. de Miltitz, manuel des consuls (London u. Berlin 1837 ff.), sowie Bursotti, Guide des agens consulaires. 1838. José Ribeiro dos Santos et Jose-Feliciano Castilho Barreto, traité du consulat. 1839. F. A. de Mensch, manuel pratique du consulat (Leipzig 1847), besonders für Preuss. Consuln, doch auch von allgemeinem Werthe.

29. Wegen der geschichtlichen Entwickelung siehe Miltitz l. c. F. Borel, de l'origine et des fonctions des consuls St. Petersburg 1807. Braunschweig 1812, auch Leipzig 1831. Warden, on the origine, noture, progress and influence of consular establishments. Paris 1813.

schreiben, sondern durch blosse Bestallungsbriefe, Patente des beauftragenden Staats, doch bedarf die wirkliche Ausübung dieser Vollmacht erst noch der ausdrücklichen oder stilischweigenden Genehmigung der fremden Regierung, die zu dem Behufe gewöhnlich ein besonderes sog. Exequatur oder Placet ertheilt, was vorzüglich dann nothwendig ist, wenn der Consul ein Unterthan des Staats, gegenüber welchem er fungiren soll, ist, was häufig vorkommt, was aber zu gestatten an und für sich kein Staat verpflichtet ist. Mit Hinsicht auf ihre grössere oder geringere Wirksamkeit werden übrigens diese Handelsagenten bald mit mehr bald mit weniger bedeutendem Titel angestellt; so als Generalconsuln für ein ganzes Land oder doch für mehrere Plätze, dann als Consuln schlechthin, oder auch als Viceconsuln und Beigeordnete der Vorhererwähnten. Jedoch haben alle diese Titulaturen nicht immer eine so bestimmte Bedeutung [30]).

IV. Die regelmässigen Geschäfte der Consuln erstrecken sich [31]):

1) Eine stete Fürsorge für die gehörige Erfüllung der bestehenden Handels- und Schiffahrtsverträge, sowohl von Seiten des fremden Staats, wie auch der durch den Consul vertretenen Nation, demnach sorgfältige Beseitigung aller etwanigen Hindernisse und Störung des guten Vernehmens durch geeignete Schritte bei den auswärtigen Behörden, dessgleichen durch Kenntnissnahme von den ankommenden Nationalschiffen, ihren Ladungen und Equipagen; auch üben sie desshalb gewöhnlich die Passpolizei.

30. Vergl. Heffter l. c. § 225, sowie wegen des Inhalts der folgenden n. IV. besonders § 226, den ich hier wiedergebe mit Miruss l. c. 386. Siehe auch Pöhls, Seerecht, S. 1006—1019.

31. Eine ausführliche Bestimmung über die Attributionen und Vorrechte der Consuln findet sich in dem Vertrage zwischen Frankreich und Spanien vom 13. März 1769 bei Wenck, codex juris gent. III. 746 und Martens, recueil de traités I. 629. Unter den neueren Verträgen ist bemerkenswerth der Vertrag zwischen Frankreich und Texas. 25. Septbr. 1839 Art. 8—13. Siehe auch Laget de Podio, jurisdiction des Consuls de France à étranger 1826 éd. 2. Marseille 1843. Die betreffenden Verordnungen anderer Staaten sind bei Miruss l. c. 390 nachgewiesen.

2) Demgemäss sind die Consuln insbesondere befugt, von allen im Hafen ihres Ortes ein- und ausgehenden Schiffen ihres Landes, für welches sie bestellt sind, Kenntniss zu nehmen, den gesammten dortigen Verkehr der ihnen anvertrauten Nationalen zu beobachten und möglichst zu befördern.

3) Es haben die Consuln die Verpflichtung, den ankommenden Nationalschiffen und deren Mannschaften, Passagieren etc. Schutz und Beistand zu leisten, soweit sie eines solchen bedürfen und als Unterthanen jenes vom Consul vertretenen Staats dazu berechtigt sind. Auch steht ihnen wohl zu, flüchtige Matrosen von dem auswärtigen Staate zu reclamiren, insofern sich dieser zur Auslieferung solcher Personen verpflichtet hat oder doch geneigt findet; namentlich muss er in dieser Beziehung dem Schiffer behülflich sein und falls das Schiff unterdessen schon abgesegelt sein sollte, für sichere Rücksendung der wiedererlangten Flüchtlinge Sorge tragen.

4) Die Consuln haben das Recht einer freiwilligen Gerichtsbarkeit im Namen des vertretenen Staats, wenigstens zur Beglaubigung der Schiffspapiere und Schiffahrtsacte aller Art, sofern ihnen in dieser Beziehung nicht ausdrücklich oder observanzmässig eine grössere Autorität zugestanden ist.

5) Es steht ihnen ferner das Recht der schiedsrichterlichen Intervention und Entscheidung zu, wenn eine solche von den Nationalen in Anspruch genommen wird.

6) Vor Allem haben sie die Pflicht, darauf zu sehen, dass alle Schiffer ihres Landes sogleich nach ihrer Ankunft, sobald sie für die Sicherheit des Schiffes gesorgt haben, im Consulate sich melden und daselbst ihre Freipässe und Schiffsrollen vorzeigen, den Inhalt ihrer Ladung angeben, von der Zeit und dem Orte ihrer Abfahrt, sowie von den auf ihrer Reise etwa vorgekommenen erheblichen Vorfällen Anzeige machen. Dies Alles wird, nebst dem Namen der Schiffer und Schiffe, der Grösse der letzteren, nach Lasten, der Anzahl (auch wohl einem genauen spezificirten Verzeichnisse) der Schiffsmannschaft etc. vom Consul in sein Journal verzeichnet. Ebenso hat er sich von der Richtigkeit der vorgelegten Pässe zu überzeugen.

7) Der Consul hat ferner den ankommenden Schiffern und Kaufleuten, wenn solche nicht schon öfter in dem betreffenden Hafen und Lande gewesen sind und die dortige Verfassung, namentlich in Bezug auf Zoll, Steuer, Polizei, aus Erfahrung bereits kennen gelernt haben, alles dasjenige bekannt zu machen, was ihnen von den Gesetzen und Gebräuchen des Orts, besonders auch von Ein- und Ausfuhrverboten etc. zu wissen von Interesse ist.

8) Die Abreise des Schiffes, sowie dessen mitgenommene Ladung, dessen Bestimmungsort etc. muss der Consul ebenfalls in seinem Journale verzeichnen, und ist demnach der Schiffer gehalten, ihm dies Alles rechtzeitig zu melden.

9) Zugleich ist der Consul verbunden, dem Schiffer ein eigenhändig unterzeichnetes Certificat[32]) (gewöhnlich unentgeltlich) zu ertheilen, aus welchem erhellt: wann das Schiff angelangt und die Meldung des Schiffers im Consulate, sowohl bei seiner Ankunft als bei seiner Abreise, erfolgt sei, von wo das Schiff gekommen und wohin, sowie für wessen Rechnung es gehe, was an Consulatgebühren etc. entrichtet sei.

10) Ausserdem ist er verpflichtet, des Schiffers Rechnungen über Hafengelder, Mäklergebühren und andere die Rheder und Befrachter angehenden Ausgaben durchzugehen und deren Richtigkeit zu bescheinigen (in der Regel gleichfalls unentgeltlich).

11) Ferner muss der Consul seiner Regierung davon Anzeige machen, wenn ein Schiffer unterlässt, sich bei seiner Ankunft oder Abreise auf dem Consulate zu melden.

12) Bei allen Unfällen, welche Schiffen seines Landes in dem Hafen, wo der Consul residirt, oder an einem anderen Orte seines Bezirkes begegnen, besonders bei Strandungen muss derselbe sich der Ladung und der Mannschaft mit Eifer annehmen und namentlich dahin sehen, dass nicht mehr an Bergiohn erhoben werde, als den bestehenden Rechten und Verträgen gemäss ist[33]). Bei etwanigen Ha-

32. Vertrag zwischen Preussen und Russland 1818. Art. IV.
33. Preuss. Kabinetsordre 13. März 1814.

varien muss er die erlittenen Schäden und die zum Besten des Schiffes und der Ladung auf der Reise gemachten Verwendungen, gebrachten Opfer verificiren, auch wohl die Ausbesserung beaufsichtigen.

13) In allen Fällen, wo namentlich kein Gericht in der Nähe sich befindet, ist er zur Aufnahme von Protest und Verklarung über alle Vorfälle des Schiffes und der See berechtigt und verpflichtet, für welche dergleichen offizielle Feststellung üblich ist.

14) Der Consul muss, wenn Unterthanen seines Landes mit dortigen Einwohnern oder anderen Fremden vor dortigen Gerichtshöfen in Prozesse verwickelt werden oder sonst in Streitigkeiten oder gar in Gefahr gerathen, denselben auf alle Weise beistehen und sich namentlich, im Interesse von Schiff und Ladung und deren Weiterreise, für die schleunige Erledigung der Sache verwenden.

15) Bei Todesfällen muss er sich des Nachlasses annehmen.

16) Ueber alle in Folge dieser Befugnisse ausgestellten Atteste, Pässe etc. hat er ein Register zu führen und überhaupt seine sämmtlichen amtlichen Papiere in einer besonderen Consulatsregistratur gehörig aufzubewahren.

17) In Kriegszeiten, wenn die Macht, von welcher der Consul bestellt ist, neutral bleibt, muss er dafür sorgen, dass die Ehre und Sicherheit der Flagge seines Landes aufrecht erhalten werde und die Unterthanen desselben bei ihrer Seeschiffahrt und ihrem Handel und Verkehr die Vortheile der Neutralität geniessen. Sollte aus besonderen Gründen ein allgemeines Embargo auf alle dort befindlichen Schiffe gelegt werden, so hat er davon die ihm vorgesetzte Behörde ungesäumt zu benachrichtigen, auch, nach Lage der Umstände, schon vor Eingang der Verhaltungsbefehle die Aufhebung des Embargo für die darunter mitbegriffenen neutralen Schiffe seines Landes zu verlangen. Im Falle, dass der Ort mit einer Blokade bedroht wird, soll er möglichst dafür thätig sein, dass das Ein- und Auslaufen der neutralen Schiffe seines Landes wenigstens zeitweilig noch gestattet, dass die Blokade rechtzeitig überall bekannt gemacht, namentlich an den Hafenplätzen seines Landes publicirt werde. Im Falle eines zu befürchtenden Bombardements

des Ortes muss er die ihm anvertrauten Nationalen rechtzeitig benachrichtigen und deren Leben und Eigenthum möglichst in Sicherheit zu bringen suchen; übrigens soll er auch feierlichst gegen allen Schaden, der etwa dem neutralen Eigenthume durch das Bombardement entstehen möchte, protestiren, wenigstens dessen Aufschiebung verlangen, bis das neutrale Eigenthum in Sicherheit gebracht sei, namentlich fordern, dass die neutralen Schiffe zuvor noch sicher auslaufen dürfen etc.

18) Ist aber sein Souverain selbst mit derjenigen Macht, bei welcher der Consul angestellt ist, in Krieg verwickelt, und sollte in diesem Falle ein freier und ungestörter Fortgang des Handels und der Schiffahrt oder doch eines Zweiges davon, namentlich der Fischerei seines Landes nicht auszuwirken sein, so muss er seine Bemühungen dahin richten, dass wenigstens nicht plötzlich bei einer dortigen Kriegserklärung oder gar vor derselben die in den dortigen Häfen befindlichen Schiffe und Güter der Unterthanen seines Landes weggenommen, sonderen letzteren angemessene Fristen verstattet werden, das Ihrige in Sicherheit zu bringen. Uebrigens wird es der betreffenden Regierung des Landes allemal obliegen, in so schwierigen Fällen, wie sie sub 17. und 18. notirt sind, besondere Verhaltungsbefehle zu geben.

19) Für die erwähnten Dienstleistungen werden den Consuln von den in den Häfen ihres Consularbezirkes ankommenden und abgehenden Schiffen ihres Landes etc. Consulatsgebühren bewilligt, welche nach besonderen Consulatstarifen erhoben werden. Ob dies in den Fällen, wo Consuln als solche besoldet, eine Ausnahme erleidet, lässt sich nur nach den besonderen Gesetzen jedes einzelnen Landes entscheiden. Ein Präjudiz findet nicht statt.

Uebrigens haben wir alle diese Rechte und Pflichten der Consuln nur desshalb angeführt, damit man die denselben correspondirenden Rechte und Pflichten der Schiffer und übrigen Seeleute daraus ersehen möge, denn die letzteren lassen sich füglich aus den ersteren unmittelbar entnehmen. Desshalb interessiren uns denn auch die den Consuln zustehenden, nur geringen Ehrenrechte und Privilegien nicht sehr; sie beschränken sich auf eine gewisse Unverletz-

barkeit ihrer Person, obwohl sie in der Regel der peinlichen und bürgerlichen Gerichtsbarkeit des Landes, wo sie fungiren, unterworfen sind, selbst wenn sie Ausländer sein sollten und namentlich in Bezug auf Handelsgeschäfte [34]).

V. Von einem grösseren Umfange sind die Gerechtsame der Consuln in den muselmännischen Staaten, die aber denn eben nicht blosse Consuln sind und nicht gerade als solche höhere Rechte, namentlich volle Civil- und Criminalgerichtsbarkeit ausüben, sondern vielmehr wegen ihres höheren diplomatischen Charakters so bevorzugt sind. In Bezug auf Handel und Schifffahrt der Nationalen haben aber im Wesentlichen diese Consuln keine höheren Rechte und Pflichten auszuüben und resp. zu erfüllen, als die sub IV. angegebenen [35]).

§ 217. Von der Kaperei [36]).

Das Institut der Kaperei soll nur vom privatrechtlichen Standpunkte aus erörtert werden, nicht vom allgemein völkerrechtlichen und speziell völkerseerechtlichen.

---

34. Vergl. Heffter l. c. § 226. Seite 383. Siehe den Vertrag zwischen Frankreich und Spanien 1769 Art. 2. Preuss. Allg. Gerichtsordnung I. 2. § 65. Auch ist das allgemeine Princip noch vor Kurzem durch ein arrêt de la cour royale von Aix 1843 (mitgetheilt in der Gazette des Tribunaux 1843) ausgesprochen.

35. Vergl. besonders: Preuss. Reglement für die Consuln 18. Septbr. 1796 (bei Mirus l. c. II. n. 56. S. 338 ff.). Preuss. Gebührentarif vom 10. Mai 1832. Preuss. Rescript v. 28. August 1834. — Die Grossbrit. Instructionen von 1825, 1826, 1829. Siehe bei Mirus l. c. § 390 ein Verzeichniss der Consularreglements der verschiedenen Staaten.

36. Literatur: Willenberg, de eo qu. j. est circa excursiones maritimas (Gudani 1736). d'Abreu, traité sur les prises maritimes etc. (zuerst Spanisch Cadix 1746. Paris 1758 und 1802). Am Besten G. F. v. Martens, essai concernant les armateurs, les prises et surtout les reprises (Gött. 1795, Deutsch eod. l. eta.). Auch Valin ad Ordonn. v. 1681 und dessen traité des prises 1782. v. Kaltenborn, Geschichte der Kaperei im Seekriege und Praxis und Reform der Kaperei (in Pölitz-Bülau Jahrb. für Geschichte und Politik. Jahrg. 1849. Aug. u. Sept. Heft, 2 Abhandlungen. Bd. II. S. 97—136

Zur Betreibung des Seekriegs hat man sich bis auf die neueste Zeit nicht bloss der eigentlichen Kriegsschiffe, sondern auch der sog. Kaper bedient[37]). Kapereien nennt man nun Unternehmungen von fremden oder einheimischen Privatpersonen, welche in Kriegszeiten mit besonderer Genehmigung einer kriegführenden Hauptmacht ein oder mehrere Schiffe, auf eigene Kosten, in der Hauptabsicht ausrüsten, dem Feinde an Schiffen, Mannschaften, Gütern, besonders an Zufuhr Abbruch zu thun und zugleich denjenigen Handel neutraler oder freundschaftlicher Staaten mit dem Feinde zu verhindern, der im Kriege als unerlaubt angesehen wird, also gegen Contrebande, sowie gegen Durchbrechung der Blokade zu vigiliren, überhaupt den neutralen Verkehr, besonders Frachtverkehr zur See zu controliren. Es erscheint demgemäss die Kaperei als ein Geschäft auf Gewinn durch die zu erobernde Beute.

Es ist selten, dass ein und dieselbe Person das ihm zugehörige Schiff auf eigene Kosten ausrüstet und zugleich als Kapitain commandirt, obwohl dies durchaus zulässig ist. Gewöhnlich ist der Unternehmer von dem Kapitain verschieden. Auch existirt in der Regel nicht bloss ein Unternehmer, sondern es thun sich Mehrere zu einer Gesellschaft zusammen und übernehmen nach bestimmten Antheilen die Kosten der Lieferung des Schiffes selbst sowie von dessen kriegsmässiger Ausrüstung. Unter diesen tritt dann ein gewöhnliches Gesellschaftsverhältniss ein und wird der gemachte Gewinn und Verlust nach Verhältniss der Antheile der Einzelnen vertheilt. Doch können auch besondere Vertragsbestimmungen über Vertheilung des Gewinnes und Tragung der Lasten und Verluste festgesetzt werden.

Diese Unternehmer als die Rhederei ernennen sodann entweder einen aus ihrer Mitte oder einen Fremden zum Commandeur des Schiffs und ertheilen ihm besondere Instructionen,

---

und S. 193—228). Pöhls, Seerecht S. 1025 ff Nau, Völkerseerecht (Hamburg 1802) § 265 ff. Holst, Völkerseerecht (1. u. einz. Band. Hamburg 1802) I. S. 184 ff. 208 ff.

37. Kaper, Meerschäumer, Freibeuter; Franz. armateurs, corsaires, batimens armés en course; Englisch privateers, freebotters. Wegen des Unterschieds zwischen Kapern und Seeräubern siehe v. Kaltenborn l. c. S. 204—205.

die er nicht überschreiten darf. Dieser Kapitain aber steht zu jenen Rhedern im Allgemeinen wie jeder andere Schiffer zu seinen Rhedern da Er hat nicht selten wie überhaupt die Mannschaft Antheil am Gewinn, auch wohl Verlust. Doch ist es zulässig, wenn auch nicht ganz gewöhnlich und räthlich, dem Schiffer und den Mannschaften bloss ein bestimmtes Gehalt zu geben.

Wenn die Kaper nicht selten vom Staate mancherlei Beihülfe an Geld, Naturalien, Waffen, Munition geliehen oder gegen Bezahlung erhalten, sowie von manchen Lasten anderer Schiffe befreit werden, so modificirt dies das Verhältniss in der Regel nicht bedeutend.

Die staatliche Genehmigung erfolgt durch sog. Kaperbriefe (lettres de marque, auch wohl de commissions), auch Markbriefe, Commisbriefe[38]). Wer sich solche von beiden kriegführenden Mächten zugleich ausstellen lässt, gilt als Seeräuber. Ausser dieser Legitimation müssen die Kaperunternehmer in allen Staaten noch Caution stellen, zur Gewähr dafür, dass sie das Kriegs- und Völkerrecht und insbesondere die betreffenden Kaperreglements, deren es in allen Staaten gibt, gewissenhaft beobachten wollen. Namentlich soll der Kaper das neutrale Gebiet respectiren und dort keine Prisen machen. Auch Fischerböte sind meistentheils wie gegen feindliche Angriffe überhaupt, so auch von Seiten der Kaper gesichert.

Ferner ist dem Kaper auferlegt, überall das neutrale wie feindliche Gut mit Vorsicht und Schonung zu behandeln, da dasselbe nicht unmittelbar durch die Nehmung, sondern erst durch prisengerichtliche Zusprechung gute Beute wird.

In der Regel ist es den Kapern zur Pflicht gemacht, durch den Schreiber, der hier noch eine gewisse Rolle spielt, über das ganze Verfahren der Kaperei, namentlich bei einer Nehmung ein genaues Protocoll zu führen und namentlich ein Inventar über das genommene Schiff aufzunehmen.

Zumeist dürfen die Kaper nicht zugleich Handel treiben und drum keine eigentliche Ladung an Bord nehmen, doch wohl nur desshalb, weil diese sie zu sehr an der glücklichen und

38. Nur eine kriegführende Hauptmacht, keine blosse Hülfs- oder alliirte Macht darf nach Völkerrecht zur Kaperei privilegiren.

schnellen Durchführung ihrer Unternehmungen hindert, so dass also, wo kein derartiges Verbot existirt, der Handel und die dessfallsige Einnehmung der Ladung den Kapern nicht an sich als verboten angesehen werden darf.

In der Gegenwart ist es den Kapern meist verboten, ihre Beute auf der See wieder frei zu lassen und dafür eine Ranzion, gegen Ausstellung eines Freibriefes, anzunehmen.

Der Kaper hat die Prise selbst oder durch Andere sicher in einen Hafen seines Souverains aufzubringen. Doch wenn die Nehmung in sehr entlegenen Gewässern geschah oder sonst eine Noth dazu trieb, darf er die Prise auch in neutrales Gebiet bringen[39]). Dabei scheint nach Theorie und Praxis festzustehen, dass der Neutrale dies gestatten dürfe, nicht aber, dass er es müsse. Dagegen ist es zweifelhaft, ob der Neutrale die gerichtliche Zusprechung[40]) der Prise durch seine Gerichte oder auch durch die betreffenden Consuln gestatten dürfe, ohne selbst seine Neutralität zu verletzen. Freilich ermächtigt z. B. das in der vorigen Note erwähnte Franz. Decret an VI. die Franz. Consuln im Auslande dazu[41]).

---

39. Holl. Placat 6. Januar 1711. Russ. 1787 Art. 6. Das Brasil. Avara 30. Dec. 1822 c. 22. Art. 3 gestattet sogar das Aufbringen in fremden Häfen unbedingt. Sonst liess England seine Prise aus dem Mittelmeer nach Livorno bringen. Siehe auch v. Kaltenborn, Kriegsschiffe, S. 28, sowie daselbst die unseren Text bestätigenden Bestimmungen des Vertrags zwischen Frankreich und Nordamerika 1778. Die ältere Franz. Gesetzgebung der Ord. 1681 war dagegen, aber die Franz. Convention mit den Niederlanden 1781, das Decret 18. Sept. 1793 sind für unsere Ansicht und letzteres erklärt dies für das allgemeine Völkerrecht. Ja den 27. Vend. an VI. erlaubte sogar Frankreich seinen Consuln die Zusprechung der Prisen im Auslande. Code de prises par Guichard II. 255. S. unten § 237. 238.

40. Heffter l. c. S. 256 bestreitet dies. Siehe unten § 237. 238.

41. Der Tractat zwischen Schweden und Nordamerika vom 3. April 1783. Art. 18. n. 4, welcher Artikel später durch den Vertrag von 1816 und 1827 wiederum bestätigt ist, sagt: Les vaisseaux de guerre et armateurs des deux nations seront réciproquement admis avec leurs prises, dans les ports respectifs de chacune, mais ces prises ne pourront y être déchargées ni vendues qu'après que la légitimité de la prise faite par des bâtiments suédois

Im Aufbringungshafen muss der Kaper sich seine Prise gerichtlich zusprechen lassen. Die Besatzung feindlicher Kriegsschiffe, sowie letztere nebst Munition und Waffen muss er, doch meist gegen Entgeld an seinen Souverain ausliefern. Von der ihm zugesprochenen Beute musste er sonst häufig einen Theil dem Souverain abgeben. Werden die Gefangenen ausgewechselt, nicht ausgelöst, so kann auch der Kaper kein Lösegeld beanspruchen. Pöhls l. c. S. 1035.

Haben mehrere Schiffe, seien es bloss Kaper oder Kaper mit Kriegsschiffen, gemeinschaftlich eine Prise gemacht, so theilen sie auch die Beute, doch findet namentlich im letzteren Falle zufolge der besonderen Bestimmungen der Prisenordnungen bisweilen ungleiche Vertheilung statt und können Verträge zwischen mehreren gemeinsam operirenden Kaperschiffen darüber ganz besondere Bestimmungen enthalten.

Mit Beendigung des Kriegs hört das Recht der Kaperei von selbst auf. Auch wird es überall so angesehen, als ob auch ohne Beendigung des Kriegs der Souverain in jedem Augenblicke den Kaperbrief wieder zurücknehmen könne; doch würde ich, wenn derselbe auf eine bestimmte längere Zeit ausgestellt war, dem Kaper das Recht zusprechen, unter Umständen eine Entschädigung wegen der Ausrüstungskosten zu verlangen [42]).

Die Bestimmungen des Preuss. Rechts über Kaper stehen Preuss. Allgem. Landrecht I. 9. § 205—219. Uebrigens in den meisten Staaten wurden die Rechte und Pflichten der Kaper bisher speziell und temporär bei dem Ausbruche eines Seekrieges durch sofort erlassene Kaperreglements festgesetzt und auch das Preuss. Gesetz weist ausdrücklich hierauf hin.

Siehe bereits oben § 44 und 45. Bd. I. S. 85 ff. wegen der Nationalität der Schiffe, wegen Flaggen und Schiffspapieren. Endlich siehe § 220, bes. § 237 u. 238.

---

aura été décidée selon les lois et réglements établis en Suède, tout comme celle des prises faites par des bâtiments américains sera jugée selon les lois et réglements déterminés par les États-Unis de l'Amérique. Siehe unten § 237. 238.

42. Eine Vertheidigung des Institutes der Kaperei nebst Andeutungen zur Umschaffung desselben in eine Volkswehr zur See, entsprechend dem Preuss. Institute der sog. Landwehr, gibt: v. Kaltenborn, Kaperei l. c. 205 ff.

§ 218. Prisen durch Kauffahrer[43]).

Wenn es auch völkerrechtlich den Privaten nicht erlaubt ist, Schiffe zum Angriff, überhaupt mit der Hauptabsicht des kriegerischen Auftretens gegen den Feind ohne Markbriefe auszurüsten, so steht doch jedem Kauffahrer gegen etwanigen feindlichen Angriff das Recht zu jeglicher Vertheidigung zu und wird ihm zugleich die Befugniss zuerkannt, schon im Voraus, zur tüchtigen Abwehr solcher Angriffe kriegsmässig mit Waffen aller Art, namentlich auch mit Kanonen, Brandraketen etc. vor dem Auslaufen oder auch während der Fahrt selbst sich auszurüsten.

Indessen steht nach Völkerrecht einem solchen Kauffahrer nicht das Recht zu, das etwa eroberte feindliche Schiff oder Gut als Beute sich anzueignen und als gute Prise sich zusprechen zu lassen. Vielmehr fällt Schiff und Gut dem Staate anheim[44]), wenn nicht besondere Gesetze eine Ausnahme machen. Freilich halte ich einen solchen Kauffahrer für berechtigt, von dem Staate zu verlangen, dass dieser ihn bis zum Belaufe des Werthes des eroberten Schiffs und Guts, wegen aller bei der Gelegenheit entstandenen Kosten und Schäden vollen Ersatz leiste.

Demnach geschieht es häufig, dass sich solche Kauffahrer, deren Hauptabsicht aber stets friedliche Betreibung des Handels verbleibt, mit sog. Commissionsbriefen[45]) versehen, durch welche sie ausdrücklich ermächtigt werden, im geeigneten Falle sich gegen Angriffe zu vertheidigen, ja selbst anzugreifen und zwar mit der Wirkung, dass die alsdann etwa gewonnene Beute ihnen zufällt und durch den Urtheilsspruch des Prisengerichts ihr Eigenthum wird.

---

43. cf. Pöhls l. c. S. 1038 ff. und v. Kaltenborn, Kaperei, l. c. Seite 205.

44. So in Frankreich u. England. Anders in Holland. Vergl. Martens, essai p. 56 Note.

45. So in England besonders. — Freilich nennt man auch die eigentlichen Kaperbriefe nicht selten Commissionsbriefe und letztere auch Markbriefe.

§ 219. Von Wiedernehmungen [46]).

I. Begriff. — Eine Prise, welche dem Feinde, der sie gemacht hatte, wieder abgejagt wird, sowie den Act der Wiederabjagung selbst, nennt man eine Wiedernehmung (franz. reprise oder recousse, engl. recapture, span. recobro, holl. hernoomen scheper, lat. recuperatio. Die Hauptfrage dabei ist die, ob der Wiedernehmer (recaptor) gehalten ist, die wiedergenommene Sache (Schiff, Gut) dem ersten Eigenthümer derselben zurückzugeben oder ob er sie als sein (erobertes) Eigenthum ansehen und behalten dürfe? Aber dies ist denn auch das eigentliche privatseerechtliche Interesse in Bezug auf die Wiedernehmung, und dieses wollen wir hier einzig darlegen.

II. Vom Beuterecht überhaupt. — In Bezug auf bewegliche Sachen feindlicher Krieger oder des feindlichen Staats, welche bei einer kriegerischen Affaire sich der einzelne Krieger oder einzelne kriegerische Abtheilungen aneignen, spricht man vom Beuterecht. Es sollte füglich nur dann gelten, wenn solche Sachen wirklich herrenlos geworden sind oder doch in dem Augenblicke der Aneignung (z. B. im Gefecht durch den Tod des Eigenthümers oder auch schon durch Dereliction von Seiten desselben) factisch in Niemands Eigenthum sich befinden und nun die grösste Ungewissheit da ist, wer der Eigenthümer oder dessen Erben seien etc. wie z. B. bei den im Gewirre des Gefechts erbeuteten feindlichen Sachen der einzelnen Krieger immer der Fall ist. Indessen ist die Praxis nicht so ängstlich und spricht den Beutemachern überall leicht das Eigenthum zu, namentlich an Geld, einzelnen Waffen, und Armaturstücken, so wie Kleidern, Kostbarkeiten etc., wenn auch feststeht, dass die einzelnen Beutemacher sich nur mit einem gewissen Antheile begnügen müssen, wenn die erbeuteten Objecte der Art sind, dass sie zur Kriegsausrüstung eines Heeres gehören oder zu

---

46. Vergl. bes. Pöhls l. c. 1040—60. Von Martens, Essai § 40—75. Heffter, Völkerrecht § 191, 92. Jouffroy, droit maritime p. 313. von Steck, essai sur plusieures matières, n. 8. Nau, Völkerseerecht § 276 ff. — Von dem Berglohn bei Wiedernehmungen ist bereits § 150—152, Bd. I. S. 40 ff. gesprochen.

kriegerischen Operationen dienen z. B. schweres Geschütz, ganze Convoy's mit Lebensmitteln, Gelder, Munition etc., indem den Hauptheil das Kriegsoberhaupt beansprucht und es so dem Ganzen des Heers zu Gute kommt. Uebrigens wird regelmässig die Beute noch nicht als völlig gemacht angesehen, so lange dieselbe Kriegsaction, während welcher die Erbeutung erfolgte, also dasselbe Gefecht etc., wenigstens für den Erbeuter noch fortdauert, natürlich wegen der völligen Unsicherheit seiner factisch erfolgten Besitzergreifung. Würde er also in der Zeit und bevor er die Sache in Sicherheit brachte, dieselbe wieder wegwerfen oder sie ihm vom Feinde wieder abgenommen und nun wieder vielleicht diesem vom Neuen durch einen Anderen entrissen werden, so ist dieser neue Erwerber gegenüber den früheren berechtigt. Eine gerichtliche Zusprechung der Beute ist aber in der Regel nicht nothwendig, um den Erbeuter zum Eigenthümer zu machen. So in Bezug auf die im Landkriege gemachte Beute. Uebrigens beschränkt sich das Beutemachen an feindlichen beweglichen Sachen im Landkriege auf die Erbeutung von beweglichen Sachen der Krieger im Gefecht und allenfalls der Bürger bei der Eroberung einer Stadt, eines Dorfes im Sturm und auf den speziellen Fall, wo von dem Oberbefehlshaber, aus besonderen Gründen und als eine besondere Strafe oder Rache die Bürger der Plünderung express preisgegeben werden. Sonst ist im Landkriege das bewegliche Eigenthum des Feindes so gesichert wie das unbewegliche.

III. Im Seekriege herrschen eigenthümliche Grundsätze. Alles feindliche Eigenthum der Privaten wie des Staats sowie auch gewisse neutrale Güter zur See sind dem Erbeutenden verfallen. Doch ist man seerechtlich in sofern strenger als man zum eigentlichen Eigenthumserwerbe jetzt gewöhnlich noch verlangt, dass eine prisengerichtliche Zusprechung zu Gunsten des Nehmers von Schiff und (oder) Gut erfolgt sei, so dass also hier der Nehmer nicht bloss so lange er die Beute noch nicht in Sicherheit gebracht hat, sondern so lange als noch kein Richterspruch erfolgt ist, nicht als Eigenthümer angesehen wird. Es scheint aber diese Strenge um so nöthiger und billiger als die obigen Rücksichten von der Ungewissheit des ursprünglichen Eigenthümers etc., bei Eroberung von Schiff und Gut hier nicht zusammentreffen, indem darüber die betreffenden Schiffs- und Ladungs-

papiere so wie Schiffer und Mannschaft genügend Auskunft geben. Diese strenge Anforderung an den Eigenthumserwerb der Seebeute hat also seinen guten Grund und erscheint nicht als etwas Zufälliges.

IV. Ueberhaupt ist das ganze Beuterecht und namentlich die masslose Jagd auf das Eigenthum zur See nicht als ein nothwendiges Element des Kriegs zu betrachten, denn ein Krieg lässt sich füglich auch ohnedem führen; es bedürfte höchstens einer Beschlagnahme und Benutzung und Verwendung gegen Entschädigung, keiner Entreissung und Beraubung des Eigenthums. Demnach ist das Recht der Erbeutung im Seekriege zum allerwenigsten strict zu erklären und auf das Engste einzuschränken.

Ferner erwäge man, dass durch blosse Occupation man nur an herrenlosen Sachen Eigenthum sofort und ohne weiteren Rechtstitel erwerbe. Selbst der Franz. Grundsatz: En fait de meubles la possession vaut titre (Code civil Art. 2279) ist nur mit der Beschränkung zu verstehen, dass sich eben kein Anderer mit einem besseren Rechtstitel legitimiren könne. Am wenigsten sollte aber von der Seebeute, von Schiff, Gut, dergleichen laxe Interpretation gelten, da hier die Eigenthümer mit ihren besten Rechtstiteln überall bekannt sind.

Der Erbeuter ergreift zwar mit dem animo dominii Besitz von Schiff und Gut, indessen kann er dadurch von Rechtswegen nur juristischer Besitzer werden. Es bedarf noch eines Titels zum Eigenthum. Es könnte dies die Verjährung sein, doch würde diese regelmässig zu lang sein, auch fehlt es eigentlich zur Möglichkeit und zum Rechtsbestand der Verjährung an der bona fides und es wird also hier immer ein Durchhauen des Knotens nöthig. So hat man denn in der Praxis, namentlich in Bezug auf die Wiedernehmung eine gewisse, übrigens sehr kurze Zeitdauer des fortgesetzten Besitzes als genügend angesehen, um das Eigenthum des Nehmers zu begründen, so meist 24 Stunden [47]. Regelmässig wird erst die Zuspre-

47. Die desfallsigen Bestimmungen der Particularrechte siehe sub V. dieses §. Den Erwerb durch diese Zeit für den Nehmer behaupten v. Steck, essai sur divers sujets etc. (1791) p. 72. Emerigon l. c. I. 494. Piantanida l. c III. 136. Aber schon v. Martens l. c. erklärt sich hier gegen jeden Erwerb durch Verjährung.

chung durch ein Prisengericht als der eigentliche rechtmässige Erwerbstitel für das Eigenthum des Nehmers angesehen. Es findet hier dann gleichsam ein Eigenthumserwerb ex lege oder besser adjudicatione statt [48]).

Durch blosse Bringung in Sicherheit kann füglich für den Nehmer noch kein Eigenthumsrecht erworben werden, denn nirgends erwirbt man dadurch, dass man eine Sache in grössere Sicherheit gebracht hat, ein grösseres Recht daran, sondern nur eine breitere, sichere, factische Basis zur Begründung seines Rechts, die bessere Möglichkeit für die Erwerbung des Titels durch Verjährung oder Richterspruch. Freilich ist das Consolato del mare bereits anderer Meinung, das juristische mit dem factischen verwechselnd. Siehe n. V. 1. dieses §.

Gleichgültig muss es übrigens sein, ob die Nehmung durch einen Kaper oder durch ein Kriegsschiff geschah [49]), gleichgültig ferner, ob das Schiff und (oder) Gut einem Nationalen, einem Allirten oder einem Neutralen angehöre [50]), gleichgültig endlich, ob viel oder wenig Aussicht zur gerichtlichen Verurtheilung und Zusprechung der Seebeute vorhanden sei oder nicht, denn im besten Falle ist hier eben immer nur eine Aussicht vorhanden und eine Aussicht auf einen Rechtstitel ist noch kein Rechtstitel selbst [51]).

Endlich kann selbstredend so lange der Nehmer noch selbst keinen Eigenthumstitel erlangt hat, durch dessen Schenkung, Verkauf, Tausch kein Eigenthum an der Prise übertragen werden. Freilich schon das Consulat zum Theil anders. Aber nemo plus juris in alterum transferre potest quam quod ipse habet. Siehe n. V. dieses § sub 1.

Zuletzt scheint auch die Ansicht unbegründet, dass der Nehmer

---

48. Ulpiani Fragmenta tit. XIX. § 16., die desfallsigen Bestimmungen der Particularrechte siehe n V. dieses §.
49. Doch variiren in dieser Beziehung die Particularrechte. Siehe n. V. dieses §.
50. Doch variiren auch in dieser Beziehung die Particularrechte. Siehe n. V. dieses §.
51. Doch haben namentlich Englische Gerichte dergleichen Verstösse gemacht. Siehe oben § 150. Bd. II. S. 44 Note 29.

im Augenblicke des Friedens Eigenthum erwerben müsse [52]), da vielmehr durch den Frieden eine Restitution des eroberten, erbeuteten fremden Eigenthums als begründet regelmässig angesehen werden darf.

IV. Theorie der Wiedernehmung. Wir müssen demnach auf Grund der bisherigen Auseinandersetzung behaupten, dass der Wiedernehmer in allen Fällen, wo der Nehmer noch nicht als völliger Eigenthümer der Prise angesehen werden konnte, also in der Regel bevor sie ihm gerichtlich zugesprochen war, nicht für sich, sondern zu Gunsten des ursprünglichen Eigenthümers die Seebeute wieder aufbringe, dass er sie diesem restituiren müsse, dagegen (nach § 150—152 Bd. II. S. 40 ff., ein Berglohn für seine Mühwaltung in Anspruch nehmen dürfe.

Hiermit ist nun zwar die Praxis nicht im entschiedenen Widerspruche; vielmehr erscheint diese Theorie in der heutigen Praxis ein gewisses Fundament zu haben. Doch enthält die Praxis sehr viele Modificationen dieses Grundsatzes und sehr viele Besonderheiten und Eigenthümlichkeiten, so dass es schwer wird, ihren allgemeinen Charakter zu bestimmen und es Noth thut in die Details einzugehen [53]).

---

52. v. Martens, essai concernant les armateur § 44 und 45 scheint das zu behaupten. Siehe n. IV. Note 53 dieses §. Siehe auch unten n. V. sub 5 in f. dieses §. die Englische Praxis.

53. Heffter l. c. § 192 erklärt verzweifelt: Ein gemeingültiges Princip existirt demnach so gut wie gar nicht. — Freilich sind die Theorien über Wiedernehmungen überhaupt und die Ansichten der Theoretiker über das was allgemein Praxis sei, sehr verschieden. Der gefeierte G. F. v. Martens essai etc. § 45 behauptete geradezu: „Das Recht des Krieges giebt überhaupt „keinem Kriegführenden ein Recht des Eigenthums auf „weggenommene Schiffe, weder des Feindes noch einer „dritten Macht. Es bleibt daher während des Krie„ges das Recht des ursprünglichen Eigenthümers wider „Jedermann bei Kräften; auch eine Wiedernahme kann „ihm dasselbe nicht entziehen, vielmehr nur die Ver„bindlichkeit einer Entschädigung und Belohnung des „Widernehmers gegen Rückempfang seines Eigenthums

A. Doch sind hiernach einzelne Fälle zu unterscheiden. Eine Wiedernehmung kann geschehen:

1) Durch ein Kriegsschiff des kriegführenden Staats oder 2) durch einen Kaper. Diese Arten scheinen aber nichts Eigenthümliches darzubieten. — 3) Durch die Mannschaft des genommenen Schiffes selbst. Ich glaube, dass diese Mannschaft selbst in dem Falle, wo die Prise bereits gerichtlich condemnirt war, wegen ihrer dienstlichen und repräsentativen Stellung gegenüber den Schiffs- und Ladungsinteressenten nie das Recht in An-

---

„auferlegen. Erst mit dem Friedensschluss wird unter „den kriegführenden Theilen und deren Alliirten jede „Wiedernahme der von dem einen Theil gegen den an„dern weggenommenen Schiffe und Ladungen ausge„schlossen; neutrale Mächte, sogar blosse Hülfsmächte, deren „nicht im Kriegsstand befindliche Schiffe weggenommen sind, be„halten dagegen den Anspruch auf Wiedernahme des thatsächlich „entzogenen Eigenthums, wo sie ihm beikommen können, auch noch „ferner." — Heffter, Völkerrecht §. 192 unterschreibt das mit Emphase, wie sich denn Jouffroi, droit mar. p. 332 und Linguet, annales tom. VI. 104 ähnlich aussprachen, und auch ich möchte namentlich die ersten Sätze des Herrn v. Martens gern unterschreiben, wenn nur erst das Europäisch-Amerikanische Seekriegsrecht den Grundsatz aufgegeben hätte, dass beim Ausbruche eines Seekriegs Krieg nicht bloss gegen den feindlichen Staat, sondern auch gegen die Privaten, wenigstens gegen deren Eigenthum zur See geführt und so nicht von Anfang an die rechtliche Möglichkeit der kriegerischen Erwerbung des feindlichen Privateigenthums gesetzt wäre. So lange aber die Praxis noch diese Hauptgrundrichtung hat, glaube ich, dass man wenigstens im Verkehre der Staaten unter einander (siehe diesen § n. IV. sub B. 1—4) die prisengerichtliche Condemnation eines zur See genommenen Schiffs und Guts als ein rechtsbeständiges Mittel zur Eigenthumsübertragung von dem ursprünglichen Eigenthümer auf den Nehmer und durch diesen auf den Wiedernehmer ansehen müsse. Diese Wirklichkeit der Praxis vor Augen habend und ihre Consequenzen sich gefallen lassend, hat der berühmte Englische Richter Sir William Scott mit aller Kaltblütigkeit das Verlangen, als müsse alles wiedereroberte Eigenthum in Kriegszeiten dem Eigenthümer ohne Unterschied der Zeit zurückgegeben werden, für leere Chimäre einer vorsündfluthlichen Philosophie erklären können. Vergl. v. Martens, Erzählungen merkw. Fälle aus dem Europ. Völkerrecht I. 292.

spruch nehmen könne, deren Eigenthum zu ihren eigenen Gunsten in Anspruch zu nehmen, und dass ihr höchstens ein Bergungslohn zustehe. — 4) Durch irgend welche Gewalt eines dem Kaptor fremden Landes, wohin das genommene Schiff absichtlich oder zufällig, wider den Willen des Kaptors gebracht sein kann. Ich glaube, auch dieser Fall hat nichts Eigenthümliches. — 5) Lässt der Kaptor bloss aus Furcht vor wirklich ansegelnden Schiffen oder aus leerer Furcht oder aus Seenoth die Beute im Stiche, so kann überhaupt nicht von einer eigentlichen Wiedernehmung die Rede sein, sondern nur von einem Finden und hat der Finder (vermeintliche Wiedernehmer) hier stets nur ein Bergiohn zu beanspruchen. So schon das Consulat cap. 287.

B. Ferner ist noch folgende Unterscheidung zu machen.

Das wiedergenommene Schiff oder Gut oder beides zugleich kann, ehe es vom ersten Kaptor genommen wurde, gehört haben:

1) Der Regierung oder den Unterthanen des Staats, wozu auch der Wiedernehmer gehört. Gerade auf diesen Fall scheinen nun zwar die allgemeinen Grundsätze besonders anzuwenden, doch wird es bei allen derartigen Entscheidungen auf die particularrechtlichen Bestimmungen des Staats zuerst ankommen. Indessen spricht hier im Verhältniss der Bürger des einen Staats untereinander vor Allem die Billigkeit dafür, dass der ursprüngliche Eigenthümer sein Recht gegen den Wiedernehmer niemals verliere, selbst nicht nach erfolgter prisengerichtlicher Condemnation, und dass der Wiedernehmer stets nur ein angemessenes Bergiohn beanspruchen dürfe. — Dieselben Grundsätze möchte ich sogar anwenden, wenn 2) die Prise von einem Bundesgenossen oder auch 3) von einer bloss hülfeleistenden Macht wiedergenommen ist, gerade wegen des gemeinschaftlichen, durch das Kriegsverhältniss zwischen den Staaten und deren beiderseitigen Unterthanen bewirkten Bundes; selbst die prisengerichtliche Zusprechung sollte auch hier das ursprüngliche Eigenthum nicht verrücken können. — 4) Wenn endlich die Prise einem neutralen Staate gehört hat, so ist die Praxis gerade hier meist am härtesten und erklärt, dass die Aberkennung des ursprünglichen Eigenthums durch ein feindliches Prisengericht dem kriegführenden Wiedernehmer das Eigenthum geben könne. Siehe sub F.

C. Wenn die Reprise abermals dem Wiedernehmer weggenommen wird, so ist das Recht des zweiten Wiedernehmers

mers einzig nach dem Rechte des ersten Wiedernehmers zu beurtheilen.

D. War eine Prise vom völkerrechtlichen Standpunkte aus unrechtmässig, so sollte die Reprise in allen Fällen dem ursprünglichen Eigenthümer restituirt werden, wenn sie auch längere Zeit als 24 Stunden in Feindsgewalt gewesen. Nach erfolgter, aber unrechtmässiger Condemnation, ja selbst, wenn in Folge derselben ein Verkauf, namentlich an Neutrale stattgefunden hat, möchte ich, wenn auch für die Reprise ein besonderer Rechtsgrund vorlag, nichts destoweniger den Recapter zur Restitution an den ursprünglichen Eigenthümer für verbunden halten, doch gegen ein angemessenes Bergiohn. Recht muss Recht bleiben, auch das Völkerrecht, nach welchem aber, wohl zu merken, die Nehmung jedes feindlichen Privat- und Kriegsschiffs und neutralitätswidrigen Eigenthums rechtlich erlaubt ist.

E. Die den Seeräubern wieder abgenommenen Prisen sollten füglich immer gegen Berglohn restituirt werden. Siehe aber das Franz. Recht unter sub V. n. 3.

F. Fremde und Einheimische sollten überall gleich behandelt werden. Freilich in den einzelnen Staaten sprechen zumeist die gesetzlichen Bestimmungen ausdrücklich nur von den Landeskindern und frägt es sich, ob die dortigen Juristen immer geneigt sein werden, stillschweigend auch die Neutralen oder doch die Allirten als mitinbegriffen und derselben Rechte sich erfreuend immer annehmen oder vielmehr das Gegentheil herausinterpretiren und die Fremden überhaupt auf die Verträge und deren Recht verweisen, endlich in Ermangelung von Verträgen willkürlich behandeln werden. Siehe unten sub V. n. 3. Allgemeine Clauseln in Völkerverträgen über Behandlung der beiderseitigen Unterthanen nach den Grundsätzen der Reciprocität können meist nur strict erklärt und speziell auf die im Vertrage besonders abgehandelten Materien bezogen werden, so dass man also an sich aus solchen allgemeinen Bestimmungen juristisch nicht mit Sicherheit behaupten kann, dass nun auch in Bezug auf Wiedernehmung sofort eine Reciprocität gefolgert werden müsse oder auch nur dürfe. S. sub B. i. f.

V. Besonderheiten und Modificationen der Praxis. Bei dem gegenwärtigen Standpunkte dieser Streitfrage scheint es genügend, die in Folge von Gesetzen oder Verträgen

in den einzelnen Staaten hierüber geltende Satzungen [54]) aufzuweisen und ihren regulären oder singulären Charakter anzudeuten.

1) Zuvor sollen hier die Bestimmungen des Consulats, welches in cap. 287 sehr umständlich darüber handelt, ohne aber doch die Materie zu erschöpfen, angegeben werden. Die Prise soll vom Wiedernehmer gegen ein Berglohn dem ursprünglichen Eigenthümer, wenn der Feind sie noch nicht an einen sichern Ort gebracht hatte, zurückgegeben werden; ebenso, wenn der Kaptor aus Furcht oder Seenoth die Prise freiwillig fahren lässt und sich Jemand ihrer bemächtigt. Wer ein genommenes Schiff ranzionirt, muss es gegen Rückempfang der Ranzionssumme zurückgeben. Wenn der Kaptor das Schiff bereits in Sicherheit gebracht und dort verschenkt oder verkauft hat, so ist diese Schenkung und dieser Kauf ohne Widerrede gültig, sonst aber nicht. Namentlich auch muss das Schiff, wenn der Kaptor, bevor er das Schiff in Sicherheit gebracht hat, das Lösegeld für das Schiff schenkt, dagegen das Gut zur Ranzionirung zwingt, zu letzterer Summe nach Verhältniss seines Werths, contribuiren.

2) In Spanien wird der Feind nach 24 Stunden als Eigenthümer in allen Fällen angesehen, gleichviel ob der ursprüngliche Eigenthümer ein Spanier oder Fremder, Unterthan einer alliirten oder neutralen Macht sei; der Wiedernehmer gewinnt also nach der Zeit Eigenthum. Der ursprüngliche Eigenthümer verliert aber überall sein Recht nicht, wenn der Kaptor das Schiff freiwillig verlässt [55]). So ähnlich das Französische, Dänische und ältere Holländische Recht. Uebrigens bestimmte der Vertrag zwischen Spanien und Niederland 1650 und Spanien und Oesterreich 1725, dass Reprisen unbedingt zu restituiren unter einem Berglohn von ⅛ und resp. ⅛ oder ⅙, je nachdem sie bin-

54. Eine solche Uebersicht geben v. Martens l. c. § 60 ff. und Pöhls l. c. S. 1047 ff.

55. Span. Kaperreglement v. 1779 Art. 23. 24; von 1621 Art. 10. Declaration von 22. Dec. 1624. Dies gilt sogar gegenüber Seeräubern nach Regl. 1779 Art. 9.

nen 24 oder 48 Stunden oder später nach der ersten Nehmung erfolgte [56]).

3) Das Französische Recht ist im wesentlichen das Spanische, doch wird eine den Seeräubern abgejagte Prise stets restituirt. Ord. 1681 Art. 8—10. (III. 9.) und Arrêt du conseil 5. Novbr. 1748; 15. Juni 1779. Uebrigens ist in den Gesetzen, wo von Zurückgabe der dem Feinde abgenommenen Prise gesprochen wird, nur von einem Rechte Französ. Unterthanen die Rede; es werden die Alliirten und Neutralen [57]) nicht erwähnt. Geschah sie nach 24 Stunden, so fällt sie dem Könige (jetzt Fiskus) anheim, der aber der Equipage des Wiedernehmers eine Belohnung gab und sie dem ursprünglichen Eigenthümer meist wiederschenkte.

Der Vertrag Frankreichs mit Holland 1781 Art. 1—3 und mit England 1786 Art. 34. setzt fest, dass die innerhalb 24 Stunden gemachte Reprise vom Kaper gegen Berglohn (⅓ Werth) zu restituiren, sonst zu behalten sei, dass aber Kriegsschiffe stets restituiren, im ersteren Falle stets mit Anspruch auf $\frac{1}{30}$. im letzteren auf $\frac{1}{10}$ vom Werthe der Reprise als Gratification. Der Vertrag mit Nordamerika 1778 Art. 16 bestimmt die gänzliche Rückgabe der Reprisen.

4) Das neueste Holl. Recht scheint die Restitution aller Reprisen gegen das Berglohn nach einer wechselnden Skala festzusetzen, hat übrigens in früheren Zeiten oft geschwankt. Fremde sind nach den Tractaten zu beurtheilen [58]).

Wegen der Verträge Hollands siehe bereits n. 2 u. 3. sowie den Vertrag mit Nordamerika v. 8. Oct. 1782, dessen

---

56. Siehe auch einige Besonderheiten in den Tractaten zwischen Spanien und Tripolis 1784 Art. 11. 13; Spanien und Algier 1786 Art. 4; Spanien und der Pforte 1782 Art. 13.

57. Doch halten Franz. Juristen sie nicht für ausgeschlossen von demselben Recht. Emerigon, traité des assurances c. XII. sect. 23; vergl. Vattel, droit des gens. liv. III. c. 14. § 207. Auch scheint die Franz. Praxis in neuerer Zeit die Freigebung einer neutralen Reprise adoptirt zu haben. Sirey, recueil général des lois et des arrêts I. 2. 201.

58. Verordnung 4. u. 27. Juni 1625, 11. Mai 1632, 19. April 1659, 13. April 1677. Placat 6 Juni 1702 Art. 8. 1781 Art. 7. — Placat 1793 Art. 7. — Placat 28. Juli 1705 Art. 18; wegen der Fremden.

specieller Zweck die Rückgabe der Reprisen gegen ein wechselndes Bergiohn ist.

5) Wegen der älteren Praxis Englands herrscht unter den Engl. Juristen selbst Streit [59]). Jetzt gilt Folgendes: Wird das Eigenthum eines Englischen Unterthanen vom Feinde genommen und durch ein Englisches Schiff wiedergenommen, so ist es unbedingt dem ursprünglichen Eigenthümer gegen Bergiohn zu restituiren. Stat. 33. Geo. III. c. 68. s. 42. Stat. 45. Geo. III. c. 72. § 7. Stat. 48. Geo. III. c. 132. War indessen die Prise vom Feinde als Kriegsfahrzeug oder Kaper ausgerüstet gewesen, so erwirbt es allemal der Reçaptor. — Auf die Dauer des feindlichen Besitzes kommt es nicht an. War aber die Prise bereits an einen Neutralen nach erfolgter Condemnation verkauft, so wird dies vielleicht respectirt [60]). Für den Fall, da ein Engl. Schiff neutrales Eigenthum wiedernimmt, existirt kein Gesetz, doch will das Admiralitätsgericht die Unterthanen befreundeter Mächte gleich britischen behandeln, aber nur, wenn letztere in dem speciellen Lande gleichfalls den Landeskindern gleich behandelt werden.

Auch ist ausgesprochen, dass der Friede allen Streit über das Eigenthum endige und jeden Besitz, der aus dem Kriege herrührt, gültig mache, so im Fall Moly, Eadie bei Dodson, adm. rep. 395.

Die Verträge Englands sind bereits notirt.

6) Nordamerika hat den Grundsatz aufgestellt, dass erst die Adjudication durch ein competentes Gericht dem Kaptor das Eigenthum der Prise verschaffe. Es giebt daher jede vor einem solchen Spruch gemachte Reprise gegen Bergiohn

---

59. Vergl. Park, system of insurance c. 4. Weskett, theory of insurance s. v. recapture. Holt, system II. p. 252. Robinson, adm. rep. I. p. 51. Note a. Dagegen Molloy, de jure marit. r. I. § 8. Abbott, treatise p. 455. Nach jenen soll jede Seeprise restituirt sein, nach diesen nur, wenn die Prise noch nicht in Sicherheit gebracht war. — Vergl. besonders wegen England Pöhls l. c. S. 1050.

60. Ein Order in council erklärte, 11. Nov. 1807, den Verkauf feindlicher Schiffe an Neutrale für illegal; ein anderer, 1. Feb. 1818, hob dies auf, nur nicht wegen Retorsion gegenüber den Franzosen und den von diesen verkauften Schiffen.

zurück [61]). Dies gilt auch für Unterthanen befreundeter Mächte nach dem Grundsatze der Reciprocität und in Ermangelung besonderer Verträge.

Der Vertrag mit Preussen 1785 Art. 17 und 1799 Art. 17. 21. stipulirt die Rückgabe der Reprisen, wenn sie der Kaptor noch nicht in seinen Hafen gebracht hatte, und zwar gegen Berglohn von 1/6 des Werths an das wiedernehmende Staatsschiff, 1/6 an den desfallsigen Kaper [62]), freilich heisst es: en guerre avec un ennemi commun. Siehe n. 7.

7) Das Schwedische Seerecht erklärt ausdrücklich, dass die Reprise gegen das, freilich sehr bedeutende Berglohn von 1/3 des Werths restituirt werden solle, ohne Unterschied, wie lange der Kaptor Herr davon gewesen sei [63]). Siehe bereits oben § 150—52. Doch ist hier nur von Schwedischen Unterthanen die Rede, es werden also Fremde nach den Tractaten zu behandeln sein.

Nach dem Vertrage mit Nordamerika vom 3. April 1783 Art. 17 u. 18, welche Artikel sowohl durch den Vertrag v. 4. Sept. 1816 Art. 12, als durch den v. 4. Juli 1827 Art. 17 ausdrücklich bestätigt sind, steht fest, dass wenn eine von den beiden Mächten in Krieg verwickelt ist, der Unterthan der andern die Reprise gänzlich zurück erhält. Bei einem gemeinschaftlichen Kriege beider Mächte gegen Dritte (Art. 18) solle jede von einem Staatskriegsschiff gemachte Reprise, welche den Unterthanen der einen Macht gehört, zurückgegeben werde, gegen eine Belohnung von 1/6. des Werths, wenn die Seebeute noch nicht 24, gegen 1/6., wenn sie längere Zeit sich in Feindesgewalt befunden hat.

---

61. Act of congress 3 März 1800 c. 38. Sect. 1. 2.

62. Diese Bestimmungen sind durch den neuesten Vertrag zwischen Preussen und Nordamerika 1828. 1. Mai, laut Art. XII. bestätigt.

63. Schwed. Seerecht. Abthl. 7. cap. 8 in f. heisst: Wer einem Schiffe, so Schwedischen Unterthanen gehört, und vom Feinde oder Räuber schon genommen wäre, zu Hülfe kommt, der soll von solchen wiedergenommenen Schiff und Gut 2/3 geniessen, und das übrige Drittel dem Eigenthümer restituiren, es sei nun eine lange oder kurze Zeit in des Feindes Händen gewesen. — Siehe aber Prisenregl. 1788. Art. 5. § 3.

Wurde aber die Prise von einem Kaper der einen Macht gemacht, so braucht dieser sie nur dann zurückzugeben (gegen ⅙ an Berglohn), wenn diese noch nicht 24 Stunden in Feindes Händen gewesen ist, denn sonst approprirt er sie durch die Wiedernehmung.

8) Nach dem Dänischen Gesetzbuch Christians V. lib. IV. cap. VII. Art. 6. wird der Captor durch 24stündigen Besitz Eigenthümer der Prise, so dass sie nach dieser Zeit der Recaptor für sich ganz erbeutet, dagegen wenn er sie früher nahm, zur Hälfte restituiren muss. Doch ist dies nur vom Dänischen Eigenthum zu verstehen. Die Dän. Kaperverordnungen des vorigen Jahrhunderts enthalten nichts über Reprisen. Dagegen setzt das neueste, übrigens nur temporäre Reglement vom 28. März 1810 fest, dass Reprisen überall restituirt werden und zwar wenn sie Dänisches Eigenthum sind gegen ⅙ des Werths an Berglohn, wenn sie aber neutralen Eigenthümern gehört, gegen eine billige Belohnung.

9) Das Preuss. Allg. Landrecht I. 9. § 208. erklärt: „Güter „und Schiffe, welche von Kapern (und consequent von „Kriegsschiffen) weggenommen werden, sind erst für ver„loren anzusehen, wenn dieselben in einem feind„lichen oder neutralen Hafen aufgebracht werden"; — so dass also prisengerichtliche Condemnation nicht nothwendig scheint. — § 209: „Sind sie noch vorher durch Kaper, „die unter dem Schutze derjenigen Macht, welcher der „Eigenthümer unterworfen ist, oder einer mit derselben im „Bunde stehenden Macht Kaperei treiben, dem Feinde „wieder abgenommen worden, so müssen sie dem „Eigenthümer für den dritten Theil des Werthes verabfolgt „werden", während nach § 210. coll. 203. Kriegsschiffen in solchem Falle „von dem Kriegsgerichte eine nach „den Umständen billig befundene Belohnung, welche „die Eigenthümer bei der Zurückgabe zu entrichten haben, „ausgesetzt werden soll."

Die hier einschlagenden Völkerverträge Preussens sind bereits unter den vorigen Ländern genannt worden.

§. 220. Von der Neutralität im Allgemeinen [64].

I. Einleitung. — Auch diese für das allgemeine Völkerrecht wie insbesondere für das öffentliche Seerecht so wichtige Materie von der Neutralität soll hier nur vom Standpunkte des Privatseerechts erörtert werden. Doch soll in diesem § der

64. Literatur: Sammet, de neutralium obl. (Leipzig 1761). — Hoefft, de jure et officio quiescendi in bello (Leyden 1768. — J. Barthold, de jure et officio neutralium (Utrecht 1764). — H. Cocceji, disp. de jure belli in amicos (1697; auch in exercit. curios. tom. II.). — Joh. Ph. Vogt, Sammlung auserl. Abhandlg. n. III. (Leipz. 1768). — Joh. Fried. Schmidlin, de jure et obl. gentium mediarum in bello (Stuttg. u. Ulm 1780). — Samhaber (oder Stalpf) Rechte und Verbindlichkeiten neutraler Nationen (Würzb. 1791). — Aug. Hennings, Abhandlung über Neutralität in seiner Sammlung von Staatsschriften Bd. I (Hamburg 1784). — Galiani, dei doveri dei principi neutrali verso i principi guerregianti e di quaesti verso i principi neutrali (Neapel 1782, auch Deutsch von Cäsar, Leipz. 1790). — Lampredi, del commercio dei popoli neutrali in tempo di guerra (Florenz 1788, Deutsch von Cäsar, 1790). — v. Steck, essais sur divers sujets relatifs à la navigation et au commerce pendant la guerre (Berlin 1795). — La liberté de la navigation et du commerce des nations neutres pendant la guerre (London und Amsterdam 1780). — Ward, treatise on the relative rights and duties of belligerent and neutral powers in maritime affairs (London 1801, nicht vollendet und einseitig). — Tetens, Betrachtungen über die Befugnisse der kriegführenden Mächte und der Neutralen (Kiel 1802; Franz. zu Kopenhagen 1805, einseitig). — L. Chitty, practical treatise on the law of nations relative to the legal war on the commerce of billigerents et neutrals (London 1812; nur Engl. Entscheidungen). — Le traité d'Utrecht, reclamé par la France (Leipzig 1814; eine gute Uebersicht der Streitfragen zwischen Frankreich und England). — In den völkerrechtlichen Werken von Martens lib. 8. c. 7, Heffter S 252, Wheaton lib. 4. c. 3, Klüber § 279, Vattel, Mably, Günther, Pando pag. 455, Bello, Oke Manning pag. 166 (§ 211. n. II.) ist der wichtigen Materie von der Neutralität überall ein besonderer Abschnitt gewidmet, doch heben natürlich die Autoren vielmehr die völkerrechtliche, als die privatseerechtliche Seite hervor. — Ebenso ist in den allgemeinen Werken über das Völkerseerecht die

allgemeine völkerrechtliche Charakter der Neutralität übersichtlich dargelegt werden, weil ohne dies bestimmte völkerrechtliche Fundament die spezielle Erörterung über den Charakter des neutralen Privatseehandelsverkehres aller Gründlichkeit und aller Sicherheit ermangeln und gleichsam in der Luft schweben würde. Denn wie das internationale Seerecht überhaupt eine völkerrechtliche Grundlage hat, und ohne stete Festhaltung derselben seine wahre Natur zu verlieren im Begriff ist, so ruhen von allen Materien des Seerechts vorzugsweise die Rechtsverhältnisse des neutralen Seehandels unmittelbar auf völkerrechtlicher Basis und lassen sich ohne dieselbe nicht auferbauen. Doch glauben wir uns mit einer blossen übersichtlichen Darstellung des völkerrechtlichen Charakters der Neutralität begnügen zu können[65]).

II. Begriff der Neutralität[66]). — Nach dem reinen Begriffe der Neutralität würden strict nur diejenigen Mächte für neutral gehalten werden können, welche sich an einem herrschenden Kriege gar nicht betheiligen und wären demnach nur den sogen. Vollneutralen die eigentlichen Rechte der Neutralität einzuräumen. Indessen hat sich die internationale Praxis bei der Mannigfaltigkeit und Eigenthümlichkeit der internationalen Verhältnisse mit diesem abstracten Begriffe nicht begnügen können und hat in den Kreis der Neutralität noch andere Verhältnisse gezogen, wo eine solche völlige Nichtbetheiligung am obschweben-

---

Neutralität mehr nur vom völkerrechtlichen Standpunkte erörtert. (§ 211 n. II.) Endlich Hautefeuille, des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime. (tom. 1—4. Paris 1848. 49.) — Von Autoren über einzelne Materie sind besonders die Namen von Hübner, Schlegel, Crocke, Bornemann etc. zu nennen, deren Schriften unten bei den einzelnen Materien anzugeben sind. — Vergleiche besonders Pöhls, Seerecht, S. 1060 ff., der den privatseerechtlichen Standpunkt besonders festhält!

Fast in allen Autoren über Neutralität spiegelt sich nur allzu sehr die Einseitigkeit und der Egoismus ihrer Nationalität wieder, so dass die oben § 211 n. II. i. f. Bd II. S. 340 gegebene Bemerkung namentlich hier ihre volle Anwendung findet.

65. Vergl. deshalb besonders Heffter, Europ. Völkerrecht, § 144 ff. S. 262 ff.

66. v. Kaltenborn, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet (Hamburg 1850) cap. IV.

den Kriege nicht vorhanden ist. Mithin ist nach positivem Völkerrecht zu unterscheiden;

III. Arten der Neutralität. — Demnach spricht man von

A. vollkommener oder strenger Neutralität im Gegensatz der unvollständigen, welche innerhalb der Grenzen einer erlaubten Hülfe zu Gunsten eines Kriegführenden besteht und vorhanden ist; 1) bei derjenigen Macht, welche vor dem gegenwärtigen Kriege und ohne Hinsicht auf denselben eine particuläre Kriegshülfe oder auch eine angemessene Defensivhülfe dem einen oder dem anderen kriegführenden Theile zugesagt und nun auch dieser Zusage entsprochen hat, so lange in dieser Hülfe keine Hauptbetheiligung am Kriege und kein eigentlicher Angriff liegt, und wohl zu merken, so lange der andere nicht so begünstigte Gegner eine solche Neutralität respectiren will. — 2) Diese unvollständige Neutralität ist auch vorhanden, wenn ein Staat allen kriegführenden Parteien gewisse Begünstigungen (doch natürlich abgesehen von Kriegshülfe, denn diese kann man füglich nur einer Partei gewähren), oder zwar nur einem Theile, jedoch in Folge früherer Verträge oder auch mit ausdrücklicher Genehmigung des anderen Theiles oder auch nur vorübergehend und bona fide im Drange der Umstände, bei Nothständen etc. gewährt.

Die precäre Natur der unvollständigen Neutralität ist der Art, dass die Unterthanen einer solchen Macht nicht sicher auf Gewährung aller Rechte der Neutralität für ihren Seehandelsverkehr rechnen dürfen, ja in gewissen Fällen befürchten müssen, dass sie jeden Augenblick von der einen Kriegspartei als Feinde behandelt und ihre Schiffe und Güter als feindliche ohne Weiteres confiscirt werden.

B. Die Neutralität ist ferner 1) eine allgemeine, d. h. die sich auf den ganzen Staat und dessen ganzes Gebiet erstreckt oder sie ist 2) eine partielle, welche auf gewisse Theile des Staatsgebietes oder auf gewisse Personen sich beschränkt. Diese letztere ist derselben precären Natur wie jene unvollständige (sub A. n. 2 in f.) in Bezug auf den neutralen Seeverkehr, ja in der Regel ist hier ein solcher gar nicht gestattet.

C. Endlich ist die Neutralität 1) eine **bewaffnete**, zu deren Aufrechthaltung und Durchführung die neutrale Macht, namentlich zugleich mit anderen neutralen Mächten, mehr oder weniger sich in kriegerische Bereitschaft setzt, — oder 2) eine **unbewaffnete**. Bei der einen wie der anderen haben die Unterthanen des bewaffneten neutralen Staats die gewöhnlichen Rechte der Neutralität für ihren Seehandel zu beanspruchen, doch ist die erstere mehr geeignet, diese Rechte gegenüber den etwanigen Ausschreitungen und Verletzungen der kriegführenden Mächte zu schützen und zu erhalten. Siehe wegen der bewaffneten Neutralität des 18. und 19. Jahrhunderts die folgenden §§ [67].

D. **Besondere**, namentlich erst beim jedesmaligen Ausbruche eines Krieges abgeschlossene **Verträge** einer neutralen Macht mit einer oder mit beiden kriegführenden Parteien können die Rechte des neutralen Seehandels, wenn auch nur für diesen temporären Kriegsfall, günstiger oder ungünstiger stellen.

IV. **Grund der Neutralität**. — Der Grund der Neutralität beruht 1) auf dem einfachen Factum der Nichtbetheiligung am Kriege; 2) auf besonderen Verträgen mit den Kriegführenden. 3) Nach völkerrechtlicher Sitte ist ausnahmsweise für gewisse Staaten eine immerwährende Neutralität gesichert, so von den Seestaaten dem Königreich Belgien durch die Verträge von 1831 und 1839.

V. **Das Ende der Neutralität** tritt ein: 1) durch **Kriegserklärung** von dem oder gegen den neutralen Staat; 2) durch factische Kriegseröffnung, gleichviel welchen Grades, doch abgesehen von der unvollständigen Neutralität (dieses § n. II. sub A.) — Der Ablauf einer vertragsmässig für die Neutralität festgesetzten Zeit bringt unmittelbar und von selbst mit Nothwendigkeit noch keinen Kriegszustand, wohl aber die grösste Unsicherheit für den Seehandelsverkehr dieses Staats hervor. — Uebrigens kann durch besondere Verträge und Bündnisse mehrerer Staaten untereinander dem einzelnen die Annahme

---

67. Vergl. bes. H. M. **van de Poll**, de principiis foederis quod dicitur **neutralitas armata** (Leyden 1821).

welche sich mit Nothwendigkeit aus einem Verhältnisse ergeben, das er als rechtsbeständig anerkennt und das er eben darum und von Rechtswegen für sich in geeigneten Fällen zur Schlichtung seiner Streitigkeiten ebenso in Anspruch nimmt, wie es in dem obschwebenden Streite von Anderen in Anspruch genommen wird. Mithin ist Alles, was zu einer ordentlichen und namentlich energischen Durchführung des Krieges, zu einem möglichst unparteiischen Kampfe unter den Kriegführenden nothwendig ist, von den Neutralen zu respectiren und beziehungsweise zu unterlassen. Insofern dann hierhin zugleich Beschränkungen für die Neutralen, namentlich für deren Seehandel liegt, müssen sie sich dieselben vollständig gefallen lassen. Es sind das nicht die speziell Kriegführenden, welche diese Schranken dem neutralen Seeverkehre auflegen, sondern es ist das überhaupt einmal völkerrechtlich überall anerkannte Rechtsmittel des Kriegs selbst, welches dies mit Nothwendigkeit auferlegt. Die Neutralen würden einen Bruch des Völkerrechts begehen, wenn sie solche im Wesen des Krieges, also in der Natur des Völkerrechts selbst begründeten Beschränkungen nicht anerkennen wollten. Aber auch nur solche Beschränkungen der natürlichen Freiheit sind den Neutralen zuzumuthen und dürfen rechtlich von den Kriegführenden auferlegt werden, welche nothwendig mit dem Wesen des Krieges verbunden sind. Freilich ist die internationale Praxis in den Seekriegen des vorigen wie dieses Jahrhunderts weit über dieses nothwendige Mass hinausgegangen, und haben sich die kriegführenden Staaten, namentlich die grösseren Seemächte die willkürlichsten Bedrückungen des neutralen Seehandels und sogar die schreiendsten Ungerechtigkeiten in dieser Beziehung erlaubt. Die Praxis scheint hier noch vielfach der Rechtsbasis zu entbehren. Wir werden dies in den einzelnen hier vorkommenden Verhältnissen in den folgenden Paragraphen unserer Erörterung aufzuweisen haben.

IX. Als die Rechte der Neutralen ergeben sich nach den bisherigen Erörterungen unzweifelhaft folgende:

1) Das Recht der Unverletzlichkeit des Gebietes und der ungestörten Ausübung aller Hoheitsrechte im Innern desselben. So ist für jeden Feind das neutrale Gebiet ein Asyl gegen die Verfolgung der anderen Partei und namentlich schützt eine Flucht in neutrale Gewässer auch Kriegs- und Handelsschiffe jeder Art. Jeder wirkliche

Kampf der Kriegführenden im neutralen Gebiet ist ein förmlicher Rechtsbruch.

2) Die Kriegsparteien müssen Achtung vor der Persönlichkeit, vor den Handlungen und Erklärungen des neutralen Staats haben. Die Präsumtion ist allemal dafür, dass der Neutrale seine Neutralität streng bewahre. Namentlich gebührt demnach den von ihm ausgestellten und resp. angestellten Pässen, Papieren, Beglaubigungen, Commissarien, Gesandten etc. von Seiten der Kriegsparteien voller Glaube, bis zum Beweis des Gegentheils; freilich ist in der Praxis der grösseren Seemächte in älteren und neueren Zeiten nicht selten umgekehrt ein förmliches System des Misstrauens gegen alle Acte der Neutralen herrschend gewesen, und war überall gegenüber solchen Neutralen gerechtfertigt, welche sich, wie leider häufig geschehen, diesen Verdacht auf mannigfache Weise, namentlich durch Ausstellung falscher Zeugnisse, falscher Schiffspapiere etc. selbst zugezogen hatten.

3) Der Neutrale darf jegliche Handlung, namentlich auch Kriegsrüstungen, vornehmen, die ihm zur Aufrechthaltung und Durchführung seiner Neutralität nothwendig scheinen. Namentlich darf er einer feindlichen Partei gegen offenbares Unrecht von Seiten der anderen in seinem neutralen Gebiete Schutz ertheilen und nicht weniger ist er befugt, seine eigenen Unterthanen überall in Ausübung ihrer völkerrechtlichen Befugnisse, besonders auch in Bezug auf ihren internationalen Seeverkehr gegen die Willkür der Kriegführenden zu sichern und zu schützen.

4) Dem Neutralen steht überall das Recht des bisherigen freien Verkehres, für sich und seine Unterthanen, zu Wasser und zu Lande zu, soweit nicht die Verhältnisse einer regelmässigen Kriegführung nothwendige Schranken auflegen.

5) Das Eigenthum des neutralen Staats muss dem Kriegführenden wie überall so auch in Verbindung mit feindlichen Sachen heilig sein. Freilich wird in der Praxis dieser Satz nicht in allen seinen Consequenzen anerkannt. Im Seeverkehr herrscht zum Theil der Grundsatz: „Unfrei Schiff, unfrei Gut“.

Eine andere mehr gerechtfertigte Ausnahme gilt in Betreff der sog. Kriegscontrebandartikel (siehe § 225), welche als gute Beute confiscirt werden dürfen. — Aber jede anderweitige Beschlagnahme, Verwendung, Vernichtung etc. von neutralen Gütern von Seiten einer Kriegspartei kann nur durch die höchste Noth, durch die grösste Dringlichkeit und Unabwendbarkeit kriegerischer Massregeln, durch Hungersnoth etc. als entschuldigt erscheinen, und wird dadurch dem Neutralen allemal ein Anspruch auf die vollständigste Entschädigung nicht bloss, sondern auch auf eine förmliche Genugthuung begründet. Die eigenmächtige Wegnahme und Verwendung von Matrosen, welche von Kriegsschiffen der Kriegsparteien (namentlich in den letzten Seekriegen von den Engländern) in eigenen Gewässern und auf offener See und gegenüber von neutralen Handelsschiffen nicht selten ausgeübt wurde, scheint ohne Rechtsgrund und nur in äussersten Nothfällen und überhaupt nur dann in Etwas entschuldbar zu sein, wenn sie geschieht, um das betreffende Kriegsschiff wenigstens an einen sicheren Ort befördern zu können. Die Praxis geht aber hierüber weit hinaus.

§ 221. Neutralität der Privaten und ihres Eigenthums[69].

Im Landkriege werden regelmässig auch Privaten und das Privateigenthum des feindlichen Staats nicht als solche betrachtet, gegen welche direct Krieg geführt wird. Obwohl man sie demnach zur Tragung der Lasten des Krieges sofort heranzieht, wenn man sich im feindlichen Lande befindet, so sind doch ihre Personen und Sachen mehr als neutral zu betrachten. Selten hat man selbst Unterthanen und Privateigenthum des feindlichen Staats in dem anderen feindlichen Lande mit Arrest belegt.

Anders ist dies im Seekriege. Feindliches Eigenthum jeder Art, gleichviel ob es Privaten oder dem Staate selbst angehört, wird als unmittelbarer Gegenstand der kriegerischen Verfolgung und Behandlung angesehen und überall als gute Beute confiscirt. Von einer Neutralität auch der modificirtesten Art

69. Vergl. besonders Pöhls l. c. S. 1077 ff.

kann hier nicht die Rede sein. Nur wo der Grundsatz anerkannt ist, „frei Schiff, frei Gut“, wird wenigstens friedliches Gut am Bord neutraler Schiffe in der Regel nicht als feindlich, also als neutral betrachtet (§ 234). Uebrigens unterwirft man feindliche Unterthanen, wenn sie nicht kriegerisch gegen die andere Partei auftraten, gewöhnlich nicht der Kriegsgefangenschaft, wenn man ihrer auch habhaft wird; vielmehr behält man nur ihr Schiff und Gut und lässt sie selbst frei passiren.

Sir W. Scott in dem Falle des Hoop (bei Robinson, adm. rep. II. 196) erklärte geradezu die Fortsetzung des Seehandels zwischen den feindlichen Nationen und deren Unterthanen unter einander ohne besondere Erlaubniss der resp. Regierungen nach Englischem wie allgemeinem Rechte für verboten. Ebenso schon Bynkershök, quaes. jur. publ. I. cap. 3. Valin, com. liv. III. tit. VI. Art. 3. Desselbigengleichen ist auch den Unterthanen einer alliirten Macht aller Seehandel mit dem gemeinschaftlichen Staate und dessen Unterthanen verboten. Bynkershök, quaest. jur. publ. I. cap. 10. Robinson, adm. rep. IV. p. 251; VI. 403. the neptunus. Vergl. besond. Wheaton, droit intern, partie IV. chap. 1. § 14. (Bd. I. S. 205.)

Dagegen werden im Land- wie im Seekriege die Unterthanen, sowie das Privat- und Staatseigenthum eines neutralen Staats gleichfalls als neutral angesehen und behandelt. Doch gelten folgende besondere Bestimmungen, namentlich im Seekriege. Das Privat- und Staatseigenthum der Neutralen erscheint als feindlich: 1) soweit es Contrebandartikel (§ 225) enthält; 2) soweit in Bezug darauf ein Blokadebruch (§ 224) vorliegt; 3) soweit es auf feindlichen Schiffen sich befindet, wenigstens zum Theil (§ 234), nämlich wo der Grundsatz gilt: „unfrei Schiff, unfrei Gut“; 4) sofern der neutrale Charakter von Schiff u. Gut nicht gehörig bewiesen wird, und hiervon soll in diesem wie im folgenden Paragraphen gehandelt werden.

Allerdings werden die am Bord des Schiffes befindlichen Güter immer als neutral angesehen, wenn dargethan wird, dass sie jetzt im Eigenthum eines Neutralen sich befinden, doch kann z. B. nach Engl. Rechte der Verkauf in transitu (oben § 50. Bd. I. S. 112) den Nationalcharakter nicht verändern, und was in Folge eines während des Kriegs geschlossenen Contractes so

verschifft wird, dass es unmittelbar bei der Ankunft Eigenthum des Feindes werden soll, wird auch während der Ueberfahrt schon als feindlich angesehen. Vergl. Robinson, rep. I. 336. 107. III. 302 Note. II. 13 Note. IV. 100 IV. 207.

Zum neutralen Nationalcharakter eines Schiffes ist aber Mancherlei erforderlich und stimmen darin die einzelnen Seerechte keineswegs überein. Es ist aber hiervon bereits § 44. Bd. I. S. 85—90 gehandelt. Jedoch ist hier noch zu bemerken, dass die Praxis der grösseren Seestaaten, namentlich Englands, in dieser Beziehung sehr schwankend gewesen ist, oft geradezu gewechselt hat und durch besondere Verträge temporär zu Gunsten oder zum Nachtheil der Neutralen modificirt ist. Doch ist selbst in England anerkannt, dass Neutrale feindliche Schiffe kaufen dürfen, nur darf einmal der Feind keinerlei Interesse mehr an dem Schiffe behalten [70]), sodann muss in Bezug auf Prisen ein in Folge ordentlicher Condemnation erfolgter Verkauf vorliegen und zwar in Bezug auf Englische Schiffe eine Verurtheilung durch ein feindliches Prisengericht, wogegen in Bezug auf andere schon der Spruch eines Consuls oder eines neutralen (?) Gerichts genügt [71]), aber nur in Bezug auf Britischer Unterthanen Eigenthum [72]). Jedenfalls condemniren die Englischen Gerichte keine von Kriegsschiffen oder Kapern aufgebrachte Schiffe, die bloss in neutrale Häfen aufgebracht sind und dort liegen, ja sie betrachten solche Condemnation als Null [73]),

---

70. Im Fall der sechs Geschwister Jobs bei Robinson, adm. rep. IV. 100.
71. Siehe überhaupt den Fall Nostra Signora de los Angelos, Saragossa bei Robinson l. c. III 287. — Wegen Consuln: Perseverance, Pittor bei Robinson II. 239, auch I. 134, III 96. Wenn die Verurtheilung von dem Gerichte eines nicht anerkannten Staats erfolgte, so genügt dies in Bezug auf Engl. Schiffe nicht: Fall Thomas M'Quaz, wo ein Gericht auf St. Domingo condemnirt hatte. Robinson I. 322. Wenn aber die Verurtheilung sonst von einem neutralen Gerichte erfolgte? — S § 237. 238. und § 217 Note 40. 41.
72. Der Kosmopolit, Matthison, Robinson l. c. I. 333.
73. Eklatant in dem Falle Herstelder de Koe (Robinson I. 119 in Not.); vergl auch Carl und Magdalena, Brandt (Rob. III. 58) und Hulda, Mill (ibid. 235). Indessen machen doch die Herren Engländer zu ihrem Gunsten hier eine Ausnahme, indem sie die Aufbringung Engl. Prisen nach Lissabon, Porto, Livorno gestatten. Rob. I. 134.

wogegen andere Mächte das Aufbringen nach neutralen Häfen gestatten, so Russland (Ordnung 1787), Brasilien (Kaperreglement 1822). Dagegen erkennt Nordamerika die Prisenjurisdiction in neutralen Häfen nicht an, ebensowenig Schweden (Kaperverordnung 1788). S. § 237. 38. und § 217. Note 40. 41.

In Frankreich wird überhaupt der Kauf eines feindlichen Schiffes durch Neutrale nicht anerkannt, es sei denn, dass der Kauf ein Franz. Schiff betraf, welches vom Feinde Frankreichs gehörig condemnirt war[74]. Ferner bestimmt zwar die weltberühmte Ordonnance von 1681: Aucuns vaisseaux pris par capitaines, ayant commission étrangère, ne pourront demeurer plus de vingt-quatre heures dans nos ports et hâvres, s'ils n'y sont retenus par la tempête, ou si la prise n'a pas été fait sur nos ennemis, und dies blieb in Frankreich bis zu Ende des vorigen Jahrhunderts praktisch. Aber bereits am 30. Sept. 1781 wurde in Bezug auf die vereinigten Niederlande (auf Grund einer Convention mit denselben vom 27. Mai 1781) ein Reglem. erlassen, wonach die Prisen des einen Staats in dem Lande des anderen aufgebracht und verkauft werden durften. Freilich war dies in einem gemeinsamen Kriege gegen England und demnach eigentlich noch conform jener Bestimmung der Ordonnanz (in f). Aber auch gegenüber Dänemark versuchte man durch ein Decret vom 18. Sept. 1793 dieselben Grundsätze von der Aufbringung der Prisen festzustellen; wenigstens wurde der Franz. Minister des Auswärtigen von dem Nationalconvente aufgefordert: chargé de negocier avec le gouvernement danois, et d'obtenir de lui, conformément au droit des gens; wie es ausdrücklich hiess und wodurch man die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen als Ausnahmen vom Völkerrechte anerkannte, — la faculté de faire vendre dans ses états les prises qui ont été ou qui seraient conduites dans ses ports, par les croiseurs français, pendant que la république sera en guerre. Code des prises par Guichard (2. edit. an VIII. Paris) II. p. 53. 85. 89. 150. 151. Endlich in einem Gesetze vom 8. Floréal an VI. Art. 5, sowie vom 27. Vendôse an VI. geht Frankreich selbst ganz allgemein von der Annahme aus, dass völkerrechtlich Prisen in allen neu-

---

74. Französ. Reglement 26. Juli 1778 Art. 7. Königliche Declaration 16. Jan. 1780. S. oben § 217. Note 40, 41.

tralen Häfen eine Zuflucht haben, ja es beauftragt sogar seine Consuln und Viceconsuln mit der Gerichtsbarkeit in Prisensachen: Les consules, heisst es Art. 5, ou vice-consuls prononceront, comme les tribunaux de commerce, sur la validité des prises (Code d. pr. II. p. 255. Art. 5), so dass denn natürlich auch der Verkauf der Prisen im neutralen Gebiete zu erlauben ist [75]).

Von Theoretikern sagt Heffter l. c. p. 256, dass der Neutrale eine Ausübung der Prisengerichtsbarkeit in seinem Gebiete nicht erlauben darf. Dagegen stimme ich Wheaton l. c. II. 93. 94, Bynkershök quaest. jur. pub. I. c. XV., sowie Vattel l. c. III. 7. § 132 bei, dass der Neutrale dergleichen ohne Bruch des Völkerrechts gestatten dürfe, wenn er nur unparteiisch dabei zu Werke geht. — Siehe übrigens bereits oben § 50. Bd. I. S. 109 ff. und bes. § 217. Note 40. 41. auch § 237. 38.

Nach Engl. Recht behalten Schiffe den feindlichen Charakter, wenn sie trotz des Verkaufs fortwährend im Handel des Feindes beschäftigt werden [76]). In der Regel soll zwar nach Engl. Rechte der Verkauf in transitu den Nationalcharakter eines Eigenthums nicht verändern können, doch wird in Bezug auf Kauffahrteischiffe eine Ausnahme gemacht, die in einen Hafen getrieben wurden und aus demselben nicht wieder herauskommen können [77]).

Nach Schwed. Rechte sind Schiffe schon dann ganz verfallen, wenn der Feind nur einen Theil daran hat (Ordnung 1788 Artikel 4. § 3). Auch existirt zwischen Schweden und England ein alter Tractat vom 21. October 1661 Art. 11, der beiden untersagt, seine Schiffe den Feinden des anderen zu verkaufen oder zu leihen, doch entschied mit Recht Sir W. Scott, dass dies Schweden nicht hindern könne, seine Schiffe nach feindlichen Häfen zu verfrachten. Robinson l. c. I. 89.

Besondere Völkerverträge oder einseitige Reglements eines

75. Vergl. v. Kaltenborn, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet (Hamburg 1850) S. 26. 27.

76. Fälle: Vigilantia, Gerritz, Emden, Meyer, Endraught, Bonkins bei Robinson l. c.

77. Sir W. Scott's Bemerkung in dem Fall: Minerva, Keukel bei Rob. IV. 399. Siehe bereits oben Bd. I. § 50. S. 110 ff.

Staaten können, namentlich beim Ausbruche eines Krieges, hierüber noch ganz besondere Bestimmungen festsetzen, namentlich temporäre und werden sich Schiffer und Rheder wie Ladungsinteressenten davon nähere Kenntniss allemal vor der Reise zu verschaffen suchen müssen.

§ 222. Beweis der Nationalität.

Dieser erfolgt hauptsächlich durch die Schiffspapiere, sowie durch die Ladungspapiere und ist in dieser Beziehung bereits § 44. Bd. I. S. 85 das in den einzelnen Seestaaten geltende Recht angegeben und hier nur noch Folgendes zu bemerken.

Die Franzosen sind in den letzten Seekriegen am unmässigsten in ihren Forderungen in Bezug auf Schiffspapiere gewesen, ja sie haben wegen Mangel eines Papieres condemnirt, was in England nicht der Fall ist, indem man hier nur besseren Beweis (further proof)[78]) fordert, doch geht durch unneutrales Benehmen das Recht, besseren Beweis zu liefern, verloren, und wenn es an allen Beweisen fehlt, wird auch nicht der fernere Beweis verstattet.

In Bezug auf die formelle Abfassung der Papiere lässt man sich meist mit den am Orte der Abfassung üblichen Formen genügen, wenn sonst kein Verdacht obwaltet. Die Franzosen waren aber hier besonders streng. Officielle Ausfertigungen sind immer zu empfehlen.

Uebrigens wird in der Regel noch zur besseren Controle über den wahren Charakter und über die Richtigkeit der Papiere der Schiffer und die Mannschaft über das Eigenthum, die Bestimmung und die Art von Schiff und Ladung vernommen und dabei als Regel festgehalten, dass diese Personen darüber unterrichtet sein müssen[79]). Auch zieht absichtliche Ver-

78. So als der Kaufbrief über das Schiff fehlte in den Fällen: Wellvaart Cornelia bei Robinson I. 132 und Juffroy Anna bei Robins. I. 125. Vergl. auch Rob. I. 129. V. 372.

79. Sir W. Scott in dem Fall des Franklin, Dana bei Robinson adm. rep. VI. 130. 134.

heimlichung und Zerstörung von Papieren meist an sich schon Confiscation nach sich.

Siehe besonders unten § 235 vom Durchsuchungsrechte.

Besondere Völkerverträge wie nicht weniger einseitige Reglements eines Staats können diese Bestimmungen in jedem einzelnen Kriegsfalle mannigfach modificiren, so dass sich Schiffs- wie Ladungsinteressenten über solche etwa ergangenen Festsetzungen allemal vor der Reise vergewissern müssen, um darnach ihre Massregeln zu treffen.

§ 223. Rechte des neutralen Seehandels **) überhaupt.

I. Allgemeiner Charakter. — Darüber herrscht allerdings in Praxis und Theorie der grösste Streit. In der Praxis hat sich namentlich selbst in den letzten Seekriegen hier überall mehr ein Recht des Stärkeren geltend gemacht und die Rechtlosigkeit des Schwächern gezeigt. Die Schriftsteller dienten aber zumeist dem nationalen Egoismus ihres Volkes (Engländer, Franzosen) oder ihre Stimmen verhallten ohne Wirkung, indem ihnen nicht die Machtfülle eines grossen Seestaates zu Hülfe kam (Dänen, Deutsche, Niederländer). Kein Autor kann hier ganz seine Nationalität und deren Sonderinteressen verläugnen. Völlige Unparteilichkeit höchst selten. Die Gesetze aber und Urtheilssprüche, nun vor Allem der mächtigeren Seestaaten, erscheinen oft als blosse Acte der Politik, nicht des Rechtes. Siehe Bd. II. S. 340 u. 379 Note.

II. Geschichtliche Uebersicht. — Erst als seit dem 16. Jahrhundert der Seehandel mehr ein Gemeingut aller Europäischen Nationen wurde, entwickelte sich überhaupt eine ge-

---

80. Die beste Uebersicht der hier einschlagenden Theorie und Praxis, doch mehr zur Vertheidigung der besonderen Englischen Praxis gibt: James Reddie, researches historical and critical in maritime intern. law (Edinburg 1844. 45. 2 Bde.); Ortolan l. c. p. 430; Heffter, Völkerrecht § 151—175; Wheaton, droit intern. (Partie IV. chap. I. und bes. III) Sehr speziell namentlich in Angabe der einzelnen historischen Momente, sowie der regelmässigen und unregelmässigen Bestimmungen in den einzelnen Staaten und aller Modificationen der Praxis ist Pöhls, Seerecht , S. 1096 ff.

wisse wenn auch schwankende Praxis in dieser Beziehung. Dieselbe wurde hauptsächlich durch die Uebermacht Eines Seestaates, nämlich Englands bestimmt, welches scheinbar dem alten einfachen Rechte früherer Jahrhunderte anhängend, Abweichungen davon nur der Vertragswillkür zuweisend, nicht der Mittel ermangelte, seine Grundsätze mit Gewalt durchzusetzen. Es erhob sich gegen diese Uebermacht namentlich in den oftmaligen Kriegen Englands mit Spanien und Frankreich im 17. Jahrhundert eine Reaction. Ludwig XIV. proklamirte hauptsächlich aus diesem Gesichtspunkte seine berühmten ordonnances de la marine 1681, für die Handels- und von 1689 für die Kriegsmarine. Die Grundsätze dieser Franz. Gesetzgebung fanden in vielen einzelnen Punkten, namentlich bei den kleineren und mittleren Seemächten Beifall, ohne aber doch das Englische und somit das herrschende System in der Behandlung des neutralen Seehandels wesentlich modificiren zu können. Compacter wurde dann diese Reaction gegen das Ende des 18. Jahrhunderts während des Nordamerikanischen und Französischen Revolutionskrieges. Die grosse Kaiserin, Catharina von Russland, stellte sich an die Spitze, schuf im Bündnisse mit Niederland, Preussen, Schweden, Dänemark, Portugal, Oesterreich und Neapel die sogenannte bewaffnete Neutralität 1780 und edirte ihren Seecodex (Russisch Kaiserl. Ordnung der Schifffahrt) 1781, gerade hundert Jahre nach der Schöpfung der berühmten Franz. Ordonnance von 1681. Indessen vermochte man doch gegen Englands Prätensionen nichts durchzusetzen, besonders da seit 1783 die bewaffnete Neutralität in Abkommen gerieth und da die sogenannte zweite bewaffnete Neutralität, welche 1800 Russland mit Schweden, Dänemark und Preussen zu Stande brachte, sehr bald von Russland durch eine Seeconvention mit England im Jahre 1801 wieder aufgegeben und vergeblich 1807 wieder aufzufrischen versucht wurde. Freilich waren diese Bemühungen der mittleren Seemächte zu Gunsten des neutralen Seehandels nicht vergeblich. England machte wirklich einige Concessionen, namentlich durch die Convention mit Russland 1801. $^{5}/_{7}$ Juni (Martens, recueil VII. 260), welcher nachher auch Dänemark 23. Dec. 1801 und Schweden $^{18}/_{30}$ März 1802 beigetreten sind und in deren Bestimmungen Heffter l. c. mit Recht gewisser Massen das bisherige Britische Ultimatum erblickt. Es wurden seitdem überhaupt die Neutralen im Ganzen

milder, billiger und gerechter behandelt. Doch ein principieller Umschwung vermochte nicht herbeigeführt zu werden. Die Napoleonische Continentalsperre war dann eine natürliche Reaction gegen das Englische System, war aber nichts als ein Extrem, den Neutralen ebenso lästig als die Englischen Prätensionen, wo nicht viel lästiger, und hatte gerade zur Folge, dass die leitenden Principien in Bezug auf die Behandlung des neutralen Seehandels nur noch unbestimmter wurden. Bis auf die Gegenwart hat sich diese Unsicherheit und Unbestimmtheit der Praxis erhalten. Ein geschlossenes System von Grundsätzen nach einem leitenden Principe hat sich noch nicht zur Herrschaft erheben können und derjenige, welcher die Praxis des positiven Seerechts darstellen und nicht eine abstracte, unpraktische Theorie aufstellen will, muss sich bescheiden, nur diese und jene, in den Details meist sich entgegengesetzte Satzungen als in der Praxis mehr oder weniger anerkannt darzulegen; ein geschlossenes System kann und darf er nicht geben wollen. Es gilt nur soviel allgemein, dass der neutrale Seehandel trotz des Krieges nicht aufgehoben ist, wenn auch die Kriegführenden auf alle Weise ihn zu beschränken sich erlauben. Doch werden diese allerdings sehr willkürlichen Schranken regelmässig nur dem Handel der Neutralen mit den kriegführenden Ländern auferlegt. Dagegen ist der Seehandel des neutralen Staats und seiner Unterthanen innerhalb seines eigenen Seegebietes sowie mit andern neutralen Ländern durch einen Krieg anderer Mächte keinerlei Beschränkungen unterworfen, abgesehen vom Durchsuchungsrecht während der Passage neutraler Handelsschiffe auf offener See oder im feindlichen Gebiet durch die kriegführende Macht[81]).

Die Schranke wird hauptsächlich dem Handel der Neutralen mit den Kriegführenden gesetzt und erscheint gerechtfertigt, so lange sie durch die Nothwendigkeit einer ordentlichen und energischen Kriegführung geboten wird. Freilich ist es wiederum unendlich schwer, diese Grenze der Nothwendigkeit zu ziehen, und sodann ist festzuhalten, dass hier überhaupt in vielen Fällen

---

81. Vergl. Wheaton, histoire du droit des gens (ed. II. Leipzig 1846 2 vols.) II. § 9 ff. pag. 76 ff. Auch Klüber, droit des gens § 303 bis 309 giebt eine summarische Uebersicht.

eine Collision von Rechten stattfindet, die nur durch Opfer von der einen oder andren Seite zu heben ist: es collidiren die Rechte der Neutralen und ihrer Souverainetät und Neutralität mit den Rechten der Kriegführenden und ihrer Souverainetät und Kriegseigenschaft. Die Möglichkeit solcher Collisionen ist unmittelbar mit der Existenz des Krieges als eines Ausnahmezustandes mit seinen Zufälligkeiten, Leidenschaften und Nothrücksichten gegeben, und der Neutrale wie der Kriegführende möge sich hüten, diese Collisionen zu pressen, in jeder Nothmassregel des Augenblicks sogleich einen schändlichen Rechtsbruch zu erblicken, sondern möge überall den Verhältnissen Rechnung tragen, die Leiden und Drangsale des Krieges im Auge behalten, die Unsicherheit und Zweifelhaftigkeit des Kriegszustandes als eines Zustandes der offenbaren Gewalt, wenn schon mit dem Ziele des Rechts und der rechtlichen Ausgleichung, sich vergegenwärtigen, damit nicht die Kriegsflamme sich noch weiter verbreite, sondern damit das Ziel des Krieges, der Friede, möglichst bald wiederkehre. Daraus folgt aber keineswegs, dass nicht der neutrale Staat jede Kränkung und Verletzung der Rechte seiner Unterthanen, namentlich in ihrem Seehandel, mögen diese Rechte auch immerhin zweifelhaft und bestritten sein, in jedem einzelnen Falle mit aller Energie verfolge und nicht bloss auf formelle Genugthuung seiner dabei verletzten eignen Würde, sondern auch auf volle materielle Entschädigung seiner Unterthanen dringe; der neutrale Staat soll nur nicht in jedem einzelnen Falle einer solchen, oft durch Noth und die Gewalt der Umstände herbeigeführten Kränkung sofort einen vollendeten Rechtsbruch und somit einen Grund zur kriegerischen Einmischung erblicken.

III. Specielle Materien. — Da nun im Allgemeinen trotz jener Unbestimmtheit der Praxis, wenigstens das Recht des Handels der Neutralen selbst mit den Kriegführenden nicht bestritten wird, sondern nur die Begrenzung desselben und deren nähere Bezeichnungen, Festsetzungen und Modificationen controvers sind, so scheint es hauptsächlich auf die Untersuchung folgender Punkte anzukommen, die sich mehr oder weniger aus einer Collision den Rechte der Kriegführenden mit dem

Handel der Neutralen, wenigstens ihrem Fundamente nach, erklären [82]).

1) Welche Rechte stehen den Kriegführenden gegen den Neutralen im Falle einer Blokade feindlicher Gebiete oder Gebietstheile zu?
2) Welche Art von Handel kann ein kriegführender Theil den neutralen Staaten oder deren Unterthanen mit dem Feinde untersagen?
3) Welche Rechte hat ein kriegführender Theil auf feindliche Güter am Bord neutraler Schiffe sowie umgekehrt auf neutrale Güter am Bord feindlicher Schiffe?
4) Welche formalen Rechte stehen den kriegführenden Staaten gegen die Neutralen zur Handhabung und Vollstreckung ihrer materiellen Rechte zu?

Von allen diesen Fragen soll in den folgenden Paragraphen speciell gehandelt werden.

IV. Literatur dieser Materie. — Allgemeine Erörterungen finden sich fast in allen seerechtlichen und völkerrechtlichen Werken, namentlich am besten in den, in der Note 80. dieses § angegebenen Werken. Die Specialliteratur besteht grösstentheils aus Gelegenheits- und Parteischriften und sind darin bald die Rechte der Neutralen, bald die der Kriegführenden meist einseitig von einem besonderen nationalen und staatlichen Standpunkte erörtert. Eine Uebersicht folgt unten in der Note [83]).

---

82. Vergl. Heffter, Völkerrecht § 153.

83. Vergl. Heffter l. c. § 153 Zusatz und v. Kamptz, Literatur des Völkerrechts § 257. — Die frühesten Bemerkungen finden sich bereits bei Alb. Gentilis, de jure belli I. 21, sodann Hugo Grotius, de jure belli III. 1. 5. 9. 4. 12. 13. H. Cocceji, de jure belli in amicos (exerc. cur. II. p. 19.), Bynkershök, quaest. jur. publ I. cap. 10 sq. — Hiernächst in den Streitschriften, welche sich auf die Praxis Grossbritaniens in den Seekriegen vor dem Pariser und Hubertsburger Frieden (1763) bezogen, dargelegt im: Discourse on the conduct of Great-Britain in respect to neutral nations during the present war. by Charles Jenkinson (nachherigem Lord Liverpool). London 1757. (2. Aufl. 1794, 3. 1801);

sodann die bei Kamptz l. c. n. 17—21 erwähnten Staats- und Privatschriften, welche die Streitigkeiten Grossbritaniens und Preussens (im Jahre 1752) betrafen; ferner im Allgemeinen die Schrift des Spaniers D. Carlos Abreu, tratado jurid. pol. sobre las presas marit. Cadix 1746; Französisch 1758 u. 1802; vornämlich auch die Schrift des Dänischen Publicisten Martin Hübner, de la saisie des bâtimens neutres etc, (Haag 1759, auch Deutsch ibid. 1789) zu Gunsten der Neutralen. Ueber Hübner's System vergl. Wheaton, histoire du droit des gens, period. II. § 12 (ed. II. tom. I. p 273 ff.). Dasselbe fand Nachhall in Joh. Ehrenreich de Behmer, observations du droit de la nature et des gens touchant la capture et la détentions des vaisseaux et effets neutres. Hamburg 1771.

Noch lebhafter wurde der Kampf während des Nordamerikanischen Befreiungskrieges. Hauptwerke aus dieser Zeit sind, im Geiste der bewaffneten Neutralität und noch darüber hinaus: Galiani, dei doveri etc. und Lampredi, del commercio etc. (siehe bereits § 220 Note 64). — In Deutschland: Totze, la liberté de la navigation. London und Amsterdam 1780.

Aus der Zeit der Franz Revolution stammen: de Steck, essais. 1799 — Azuni, sistema dei principii del diritto maritt. (Siehe oben § 211 n. II.) — Büsch, Bestreben der Völker, einander im Seehandel wehe zu thun. Hamburg 1800. — Schlegel, sur la visite des bâtimens neutres (Kopenhagen 1800) und die Gegenschriften der Englischen Publicisten Alexan. Croke und Rob. Ward (siehe § 220. Note 64). — Rayneval, de la liberté de mer (Paris 1801). — Tetens, sur les droits réciproques des puissances billig. et neutres (Kopenhagen 1805, zuerst Deutsch 1802). — Jouffroy, le droit des gens maritime (Berlin 1806). — Rechte der Neutralität, in besonderer Beziehung auf die Dänische Schiffahrt; aus dem Französischen des Bürgers Berryer und zur Vertheidigung gegen die Französ. Kaper (Altona 1798). — C F. v. Schmidt-Phiseldek, Darstellung des Dänischen Neutralitätssystems während des letzteren Seekrieges, mit authentischen Belegen und Aktenstücken (Kopenhagen 1802, vier Hefte) — Zuletzt noch und zwar recht übersichtlich: (Biedermann) manuel diplomatique sur le dernier état de la controverse concernant les droits des neutres (Leipzig 1814). — Vergleiche übrigens wegen dieser Literatur noch Jacobsen, Seerecht, Seite 521 ff., sowie besonders das erst vor Kurzem erschienene kritisch-historische Werk von Reddie (siehe die erste Note dieses §), welches die Praxis und Theorie in allen Details in dieser Beziehung speziell erörtert und kritisirt.

§ 224. Blokaderecht [84]).

I. Die Blokade ist die theilweise oder gänzliche Sperrung von feindlichen Häfen, Flussmündungen, Festungen, ja ganzen Küsten und Länderstrecken gegen den Verkehr, durch eine Kriegspartei. Dieselbe erscheint als ein regelmässiges Mittel zur energischen Kriegsführung, namentlich zur See, und mit Anerkennung des Krieges überhaupt müssen desshalb die Neutralen auch die Blokade respectiren, sowie sich die daraus entstehenden Beschränkungen ihres Verkehres gefallen lassen. Das neutrale Schiff, welches bei Durchbrechung der Blokade betroffen wird, darf nach Völkerrecht mit Beschlag belegt und in der Regel confiscirt werden.

II. Doch verlangte Sir W. Scott [85]) mit Recht folgende drei Erfordernisse zur Begründung einer solchen Verurtheilung: 1) Die Existenz einer completen Blokade; 2) Kenntniss der Blokade von Seiten der zu verurtheilenden Person; 3) einen Act zum Behufe der Durchbrechung der Blokade durch Aus- oder Einlaufen in den blokirten Ort. Doch ist hier im Einzelnen Vieles bestritten und sollen diese Streitpunkte sogleich erörtert werden.

III. Es ist nämlich bestritten, wann eher eine Blokade für wirklich, für complet zu halten sei. Doch ist das Englische Princip nach der Natur der Sache allgemein zu billigen, dass an

---

84. Recht übersichtlich ist Heffter l. c. § 154 ff. Detaillirte Angaben über die Irregularitäten der Praxis, namentlich in den letzten Seekriegen gibt Pöhls, Seerecht S. 1142 ff. Vergl. schon H. Grotius III. c. 5. Bynkershök l. c. Nau, Völkerseerecht, § 200 ff. Jouffroy, droit mar. pag. 159. Jacobsen, Seerecht S. 677. Wheaton, droit intern. II. 172. O. Manning p. 219. Pando 497. Ortolan, II. 287. Siehe auch Wheaton, histoire tom. I. p. 182 ff.

85. Dieser weltberühmte Englische Admiralitätsrichter, der Verkündiger, ja vielfach der Schöpfer der Engl. Seerechtspraxis, in dem Falle der Betsey bei Robinson, adm. rep. I. 92. Vergl. auch Wheaton droit intern. II. 174.

dem Orte eine Macht stationirt sein müsse [86]), die hinreicht eine Blokade geltend zu machen, d. h. die eine gehörige militärische Bereitschaft hat, Kauffahrer vom Einlaufen abzuhalten [87]). Weiter möchte ich nicht gehen und negativ die Sache zugleich dahin bestimmen: die Macht ist, eben gegenüber neutralen Kauffahrern gross genug, wenn sie die gegnerische Kriegspartei nicht zu vertreiben vermag. Dass in jedem Augenblicke jeder Punkt der blokirten Gegend von den blokirenden Fahrzeugen beherrscht werden müsse, ist nicht nöthig. Ja selbst zeitweilige kurze Entfernung der Macht durch höhere Gewalt der Natur oder Elemente lässt nach Englischem Rechte an sich die Blokade nicht unterbrechen [88]), wohl aber wenn die Entfernung durch Nachlässigkeit oder Unachtsamkeit des Commandeurs geschah [89]).

Strengere Anforderungen zu machen scheint gegen das Wesen des Kriegs. Auch ist ja zu bedenken, dass eigentlich die kriegerische Massregel der Blokade nur gegen den Feind gerichtet ist, und dass sie demnach von Anfang an nach Kriegsrecht rechtsbeständig sein muss, wenn dieser Gegner sie nicht beseitigen kann. Wenn letzteres nicht der Fall ist, so kann man die Blokade nicht für incomplet erklären, weil es z. B. bei Nebel oder zur Nachtzeit oder auch sonst wegen der geringen Anzahl der Schiffe, wenigstens für einzelne Schiffe der Neutralen, möglich ist, sich durchzuschleichen.

---

86. Die Macht kann in vor dem Platze stationirten Kriegsschiffen oder in Bateriein, welche man am Lande errichtet hat, bestehen.

87. So ist im Allgemeinen die Engl. Praxis in den Fällen des Hentrik und Maria, Baar; des Mercur, Gerdes; des Stert, Johnson; des Frederic Moltke, Boysen, sämmtlich bei Rob. l. c. tom. I. et IV.

88. Moltke, Boysen bei Robinson l. c. I. 86; the Columbia, ibidem I. 154. Wheaton, droit intern. II. 175.

89. Maria Schröder, Greenwold bei Rob. l. c. III. 147. Zur Unterstützung des Note 1—3 Gesagten kann noch auf die Englischen Erklärungen bei der Blokade der Deutschen Seehäfen im letzten Deutschen und Dänischen Kriege wegen Schleswig-Holstein durch die Dänen hingewiesen werden; sie stimmen völlig hiermit überein. Hier stellten die Dänen meist nur ein Kriegsschiff vor die Mündung des Flusses und die Blokade wurde respectirt und konnte mit Fug und Recht bei der notorischen Ohnmacht der Deutschen Küstenvertheidigung als völlig genügend angesehen werden.

Spezielle Verträge können dies modificiren. So verlangt der Handelstractat zwischen Spanien und Oesterreich 1. Mai 1785, Preussen und Dänemark 1818, Dänemark und Sicilien 1748 und Dänemark und Frankreich 1742 zwei Schiffe stationirt, dagegen der Tractat zwischen Holland und Sicilien 1753 sechs Schiffe, wogegen sich andere Verträge in der Regel allgemeiner ausdrücken und von einer angemessenen Macht oder auch von einer der Macht des Feindes im blokirten Platze angemessenen Macht reden [90]).

In welcher Nähe sich die blokirende Macht bei dem blokirten Platze befinden müsse, wird von den Umständen abhängen. Es scheint überall zu genügen, wenn sie dergestalt stationirt ist, dass sie den Zugang gehörig beobachten und den sich nähernden aus- und einlaufenden Schiffen mit einiger Wahrscheinlichkeit den Weg verlegen kann. Vergleiche Heffter l. c. pag. 270. Auch in dieser Beziehung enthalten die Verträge manchmal, doch nur vage Bestimmungen.

IV. Eine wirkliche Blokade existirt aber nur, wenn sie von der competenten Autorität, also von dem Souverain declarirt ist. Doch steht wohl nach allgemeinen Grundsätzen und nach Englischem Rechte [91]) ausdrücklich fest, dass ein Commandeur die einmal declarirte Blokade ausdehnen könne, namentlich auf einem sehr entlegenen Kriegsschauplatze. Ueberhaupt scheint es in der Machtbefugniss eines

---

90. Tractat zwischen Russland und Sicilien 1787; zwischen Schweden und Russland 1801. Amerika und Brasilien 1828. — Die bewaffnete Neutralität von 1800 liess denjenigen Hafen als blokirt gelten: ou il y a par la disposition de la puissance qui l'attaque avec des vaisseaux arrêtés et suffisamment proches un danger évident d'entrer. Martens, rec. VII. 176. Die Russisch-Englische Convention vom Juni 1801 setzte an die Stelle des et ein ou. — Das Preussische Allgem. Landrecht I. 9. § 219 sagt: Für eingeschlossen (= blokirt) ist ein Hafen zu halten, wenn derselbe durch eine feindliche Landbaterie oder durch Kriegsschiffe, die vor dem Hafen stationirt sind, gesperrt ist.

91. Nach Engl. Rechte darf der Commandeur die Blokade in Europa nicht ausdehnen, so im Fall Henrik und Maria, Baar bei Robins. I. 148; wohl aber an weiter entfernten Plätzen, so im Fall Rolla, Coffin, Rob. VI. 366.

höchst commandirenden Kriegsfeldherrn zu liegen, dergleichen Blokaden besonders in entfernten Weltgegenden selbstständig zu erklären.

V. Die Blokade sollte ferner den neutralen Mächten in gehöriger Weise notificirt sein, und zwar rügte man Franz. Seits bei dem Blokadedecret der Republik Chili v. 1838, dass blosse Bekanntmachungen in den verschiedenen Häfen durch den kriegführenden Theil und nicht officiell den neutralen Mächten oder doch durch die Kriegsfahrzeuge den einzelnen Schiffen selbst gemacht seien. Doch wird überall jede anderweitige sichere Kenntniss des Neutralen von der Existenz der Blokade nach der Praxis als genügend angesehen, um darauf wenigstens die Absicht eines Blokadebruches zu begründen. War die Blokade der Regierung des Neutralen offiziell angezeigt, so kann sich wenigstens in der Regel der Neutrale mit Unkenntniss nicht entschuldigen, wenn auch seine Regierung keine Bekanntmachung erlassen hatte [92]).

Hatte das Schiff noch nicht Kunde von dem Factum der Blokade und musste es sie nach dem Vorigen nicht haben, so kann ihm weiter nichts passiren, als dass es von dem Blokadecommando zurückgewiesen wird. War das Schiff unterwegs von Kapern oder Kriegsschiffen bereits gewarnt, was z. B. von Engländern auf den Schiffspapieren mit „warned off“ notirt wird, so muss es seine Fahrt nach dem Blokadeorte aufgeben.

VI. Von Rechtswegen sollte nun nie die blosse entfernte Absicht [93]), also namentlich die Fahrt nach dem Orte hin, oder

---

92. So Praxis in England: Neptunus, Hempel bei Robinson II. 110. Welwaart van Pillau, Botter ibidem p. 130. Dr. Croke im Fall Carlotta, Carcalho bei Stewart, viceadm. rep. p. 539. Doch nimmt man es mit entfernten Staaten, namentlich Amerikas nicht so genau. Siehe Robinson I. 92. II. 109.

93. Actus aliquis, non solum consilium. Vergl. Vattel III. 177. Auch wollte dies die bewaffnete Neutralität von 1800 durchsetzen: que tout bâtiment naviguant vers un port bloqué ne pourra être regardé comme contrevenient, que lorsqu' après avoir été averti par le commandant, du blocus de l'état du port, il tâchera d'y pénétrer en employant la force ou la ruse. Doch hat dies schon die Seeconvention mit Grossbritanien 1801 wieder ausgelöscht.

nun gar bloss die durch die Schiffspapiere documentirte Absicht dahin zu versegeln, als ein eigentlicher Blokadebruch angesehen werden, selbst wenn dem Schiffer, gleichviel in welcher Weise, die Existenz der Blokade bekannt war. Es sollte hier füglich immer eine Beschwerde bei der Regierung des Neutralen und ein sofortiges Abweisen stattfinden. Freilich ist die Praxis viel strenger gewesen. Aber selbst nach dem Kriegsrecht und seinen strengen Grundsätzen scheint hier nur dann ein Blokadebruch und somit die Befugniss zur Confiscation vorzuliegen, wenn wirklich ein reeller Versuch gemacht ist, die militärische Operation der Blokade dem Kriegführenden zu verkümmern. Also möchte ich stets dem unterwegs noch nicht von Kriegsschiffen oder Kapern gewarnten neutralen Schiffe erlauben, die Höhe des blokirten Hafens zu suchen und dort sich erst abweisen zu lassen; doch darf es dabei auch nicht den entferntesten directen Versuch zur Durchbrechung oder Durchschleichung machen, denn sonst mag es der Kriegführende mit Recht confisciren, ebenso wie jedes bereits in der bezeichneten Art gewarnte Schiff. Dagegen können alle entfernteren anderweitigen Präsumtionen nicht genügen [94]). Es ist hier von den Kriegführenden überall die alte juristische Regel zu Gunsten der Neutralen festzuhalten: quilibet praesumitur bonus donec probetur contrarium. Die Absicht konnte füglich immer nur sein: zu untersuchen, ob die Blokade nicht wieder aufgehoben sei [95]). So muss ich es mit Heffter l. c. für eine Unbilligkeit halten, z. B.

94. Die blosse Kenntniss der Blokade und der Cours dahin, falls die Schiffe nicht vor einer Verfolgung oder vor dem Blokadegeschwader umkehren, genügte zur Verurtheilung nach dem Blokadeedict der Generalstaaten von Holland 1630, welches eine der wichtigsten und ältesten Urkunden über das Europ. Blokaderecht ist und von Bynkershök, quaest. juris publ. I. 11. commentirt ist. Bynkershök sagt dort, dass das allzunahe Heransegeln an das Blokadegeschwader bis zur Evidens die Absicht des Blokadebruches darlegen könne, ausser im Fall der äussersten Noth des neutralen Schiffes. Wheaton droit intern. II. 162.

95. Es klingt dies naiv, aber die Billigkeit scheint dem zum Grunde zu liegen. Siehe bereits Band I § 71. S. 184 u. die Ansichten Glahoff's und Jacobsen's, welche hier sehr divergiren. cf. Pöhls, S. 180. 81.

das nicht sofortige Einhalten des Laufes eines Schiffes auf geschehenen Anruf durch ein Blokadeschiff für den vollen Beweis eines beabsichtigten effectiven Eindringens in den blokirten Ort zu erklären [96]).

In England genügt aber zur Verurtheilung die blosse Versegelung nach einem wissentlich blokirten Orte, ja selbst wenn das Schiff beim Blokadegeschwader schon vorbeigesegelt ist oder gar auf dem Rückwege sich befindet oder an die Küste eines Kriegführenden verschlagen wird [97]).

Neuere Verträge sind hierin viel billiger und nachsichtiger und gestatten das Herankommen bis zum Blokadegeschwader, wenn die Schiffe besonders aus weiter Ferne kommen. Es ist darnach ein Blokadebruch erst anzunehmen, wenn das Schiff das Einlaufen versuchte, nachdem es zurückgewiesen war. So die Nord- und Südamerikanischen Verträge von 1824, 25, 31, 32, 36. Vergl. auch den von den Hansestädten mit Mexico geschlossenen Vertrag vom 15. Sept. 1828. Art. 20. Ja Amerika mit Schweden (Tractat 1816 Art. 13 und 1827 Art. 18), sowie mit Preussen (Tractat 1828 Art. 13) setzt fest, dass ein erster Versuch, in den blokirten Hafen einzulaufen, nicht Captur und Condemnation nach sich ziehen solle, wenn der Schiffer nicht unterwegs habe erfahren können und müssen, dass die Blokade (die nämlich zur Zeit der Abreise existirte) fortbestehe; versucht er aber, nachdem er einmal zurückgewiesen, während derselben Reise und der Dauer derselben Blokade, einzulaufen, so verfällt das Schiff, doch scheint nach den Worten der Tractaten allemal dem Captor die Last des Beweises obzuliegen. Pöhls 1159. Auch reden Dänemark (Ordnung wegen der Schiffahrt im Kriege 4. Mai 1803 Art. 15) und Schweden (Reglem. für die Schiffahrt im Kriege 21. Juni 1801 Artikel 11) wenigstens enunciativ davon, dass ihre Schiffer nicht in blokirte Häfen einlaufen sollen, nachdem sie von dem Commandanten des Blokadegeschwaders zurückgewiesen worden, ja Schweden sagt: förmlich zurückgewiesen. Pöhls l. c.

---

96. Doch musste dies noch an dem Blokadedecret der Republik Chili 1838 getadelt werden.

97. Davon zeugen die Englischen Prisengerichtsentscheidungen. Siehe besonders Jacobsen, Seerecht 682. 687. 698. Ortolan l. c. II. 320. Aber, sagt Heffter l. c., welch ein Recht! —

VII. Uebrigens ist nach der Praxis das Auslaufen aus einem Hafen nicht weniger ein Blokadebruch wie das Einlaufen; nur muss man wohl als Regel festsetzen, dass in dem blokirten Platze selbst die Blokade notorisch war, ja von Rechtswegen sollte zuvor immer eine Notification gerade in dem blokirten Orte, namentlich den neutralen Consuln gemacht und ein Termin zum Auslaufen gesetzt werden, was denn auch häufig geschieht, z. B. im letzten Dänisch-Deutschen Kriege 1848.

Die Engländer gestatten mit Recht das Auslaufen, wenn das Schiff vor dem Anfang der Blokade eine Ladung eingenommen hatte[98]). Ueberhaupt aber wird man das Herauskommen des Neutralen aus einem blokirten Orte von Rechtswegen nur im äussersten Falle als Blokadebruch erklären dürfen und sollte dabei alle besonderen Zwecke und Umstände in jedem einzelnen Falle zuvor in Erwägung ziehen. Es scheint doch zu hart, dass der Neutrale von dem Kriegführenden überall zum Stillliegen mit seinem Schiffe verdammt werde, und scheint dies dazu durchaus nicht durch die Natur und das Ziel der Blokade geboten. Demnach wird man jedenfalls überall nachsichtig sein müssen, wenn offenbar die Zwecke der Blokade nicht gestört werden, wenn das Schiff bona fide vor Eröffnung der Blokade sich in den abgesperrten Ort begeben hatte und sein Wiederauslaufen keine Verbindung mit den Feinden zum Zweck hat. Man sollte nur in dem offenbaren Falle eines solchen Zweckes feindselig gegen dasselbe verfahren, bei blossem Verdacht höchstens temporäre Beschlagnahme ohne Confiscation eintreten lassen.

Wenn ein neutraler Kauffahrer in einem blokirten Hafen seine Ladung einem anderen neutralen Schiffe übergibt und nun mit Ballast aussegelt, so hat man entschieden, dass keine Blokadeverletzung stattfinde. The vrouw Judith bei Robinson I. 150.

---

98. Boysen, Frederik Moltke, bei Robinson I. 86, Judith, Volkerts ibid. 150, Neptun, Hempel ibid. II. 110, Comet, Mix bei Edward, rep. 33. Ebenso der Handelstractat zwischen Mexico und den Hansestädten vom 15. Septemb. 1828. Heffter ist unserer Ansicht. Natürlich muss um so mehr ein bloss mit Ballast beladenes Fahrzeug in solchem Falle auslaufen dürfen. Vergl. O. Manning 328. Jacobsen 697.

cf. Wheaton l. c. II. 183. Ich möchte dies eben auf alle Fälle ausdehnen, wo der Neutrale mit Ballast heraussegelt, aber dem Blokadegeschwader eine genaue Visitirung gestatten, ob keine wichtigen Kriegsdepeschen etc. sich am Bord befinden. — Auch ist entschieden, dass wenn vor der Blokade ein Neutraler die ihm eigenthümlich angehörigen Waaren in den Ort hineinbrachte, dort aber nicht verkaufte, er mit selbigen wieder aus dem Blokadeplatze heraussegeln dürfe noch während der Blokade. The Potsdam bei Robinson IV. 89. und Olivera, Union ins. Comp. bei Wheaton, reports III. 183.

VIII. Man verletzt die Seeblokade nicht dadurch, dass man in den blokirten Hafen schickt oder daraus bezieht Waaren von der Binnenseite her auf Flüssen, Canälen oder mit Landfracht, denn die rechtliche Existenz einer Seeblokade erstreckt sich factisch nicht auf die Absperrung des Landverkehrs, und kann mithin auch rechtlich denselben nicht verbieten. Dagegen dürfen auch dergleichen Transporte nicht einmal temporär in den Bereich des Blokadegeschwaders kommen, oder gar mitten durch dasselbe weiter transportirt werden. Vergl. Wheaton, droit intern. II. 184. und The Cornet bei Edwards, adm. rep. p. 32; auch Robinson l. c. III. 297. IV. 65. the Stert. Siehe unten Note 111. n. 15.

IX. Höhere Gewalt entschuldigt selbst in England jede Durchbrechung der Blokade. Wenn also ein Schiff durch Sturm in den blokirten Fluss hineingeworfen wird oder wenn es eine Havarie in die gänzliche Unmöglichkeit setzt, einen anderen Hafen zu suchen, so kann man die Folgen des Blokadebruches nicht eintreten lassen. Doch halte ich den Blokadecommandanten im Fall der Havarie des neutralen Schiffes für befugt, dessen Ladung, soweit es ohne Gefahr des Schiffs möglich ist, mit Beschlag zu belegen und in seine Schiffe zu verpacken, damit dadurch nicht der Feind unterstützt werde, denn ohne diese Befugniss könnte man die Blokirung und deren ganze Absicht leicht zu nichte machen. Auch wird der neutrale Schiffer in allen solchen Nothfällen möglichst zuvor dem Commandeur der blokirenden Schiffe Anzeige machen müssen. Mangel an Proviant kann nur dann zu solchen Nothfällen gerechnet werden, wenn in der Nähe nichts aufzutreiben und namentlich wenn auch das Blokadegeschwader nichts davon abgeben kann, damit der Neutrale die Reise weiter fortsetzen könne. Das-

selbe gilt von dem Falle, wo der Schiffer einen Lootsen sucht[99]). S. unten Note 111. n. 13.

X. Ist eine Blokade einmal aufgehoben, so kann auch selbst ein beabsichtigter Blokadebruch, wo derselbe sonst bestraft wird, nicht ferner geahndet werden. Denn das vermeintliche Delict, wie Sir W. Scott sagte, ist ein unmögliches, körperloses geworden und gewissermassen ein Schleier darüber geworfen. Heffter l. c. Jacobsen 709. Auch ist im Allgemeinen der Grundsatz festzuhalten, dass eine bloss factische Blokade so gut wie eine notificirte factisch, d. h. durch Entfernung des Blokadegeschwaders aufhöre und dass es auch in Bezug auf letztere nicht erst eines förmlichen Widerrufs bedürfe[100]).

Ferner kann die Erneuerung einer einmal aufgehobenen Blokade nicht präsumirt, sondern muss vielmehr erwiesen werden[101]).

Ist das Factum der Blokade erwiesen, so liegt der Beweis, dass sie aufgehört habe, demjenigen ob, der das Ein- und Auslaufen dadurch rechtfertigen will[102]). Vergl. Pöhls l. c.

XI. Man sollte wegen eines Blokadebruches immer nur das Schiff verantwortlich machen, wenn sich nicht auf irgend eine Weise ergibt, dass der Ablader oder Eigenthümer der Güter um denselben gewusst oder ihn mit beabsichtigt habe. Doch findet man diese billige und so natürliche Rücksicht bis jetzt in Prisengerichten so gut als gar nicht, sondern präsumirt auch von Seiten der Ladungsinteressenten immer Schuld und confiscirt in der Regel Schiff und Gut. Doch lässt man in dem Engl. Admiralitätsgerichte, wenn die Ladung reclamirt wird,

---

99. Alle diese Fälle erkennt die Englische Praxis an, verlangt aber im Allgemeinen: an imperative and overruling compulsion. Vergl. Pöhls l. c. 1163. Robinson V. 27. II. 14. VI. 30. 108, 183; Edwards, rep. 198.

100. In England ist man zum Theil strenger, vergl. Neptun, Kuyp bei Robinson l. c. I. 170, Vrow Johanna, Ockhen, Robinson II. 109.

101. So in England: Hoffnung, Schmidt bei Robinson VI. 112. conf. Triheten, Wallen ibid p. 67.

102. So in England. Vergl. Sir W. Scott in den in der vorletzten Note genannten Fällen, sowie Dr. Croke Orion, Jubin, bei Stewart vice-adm. rep. 497.

dem Reclamanten den Beweis seiner Unschuld nach[103]), und wird sogar da, wo der Schiffer die Blokade nur durch die Benachrichtigung durch den Commandanten derselben (oder überhaupt wohl der Consequenz nach unterwegs erst) erfuhr, überhaupt nur das Schiff afficirt und die Ladung erst dann, wenn dem Eigner derselben nachgewiesen wird, dass er um die beabsichtigte Verletzung wusste[104]). Vergl. Pöhls l. c. S. 1163.

Uebrigens sind fast keine Gesetze vorhanden, welche Bestimmungen über die Verletzung der Blokade und deren Wirkungen enthalten. Nur Russland stellt, obgleich nicht eigentlich ausschliesslich für den Fall eines Blokadebruches, die Confiscabilität von Schiff und Ladung auf[105]). Nichtsdestoweniger ist die Praxis in Bezug auf die Confiscation gewiss.

XII.[106]) Selbst in den bisher geschilderten weitesten Grenzen ist die Seepraxis einzelner Mächte, namentlich Frankreichs und Englands in den letzten Seekriegen nicht stehen geblieben, sondern man hat das Blokaderecht auf die massloseste Weise ausgedehnt. Man hat weit ausgedehnte Küsten schon dadurch in Blokadezustand erklären zu dürfen geglaubt, dass man jede Zufuhr dahin und von dorther untersagte, einige Kreuzer in der Nähe derselben aufstellte und damit eine Notification an die Neutralen verband. Eine solche versuchte Absperrung versuchte schon Schweden 1560 gegen Russland, Holland 1652 gegen England, Beide in Gemeinschaft 1689 gegen Frankreich[107]). Dann 1793 die Coalition gegen Frankreich, indem sie freilich erklärte: gegen Frankreich könne in seinem damaligen Zustande das ordentliche Völkerrecht nicht angewandt werden. 1798 erklärte England alle Häfen und Wassermündungen Belgiens für blokirt[108]).

Zwar hat man überall solche Massregeln als ausserordentliche bezeichnet; aber sie eben doch angewandt zum

103. Maria Schröder, Greenwold bei Robinson III. 147; Adonis, Gottschalk ibid. V. 256; Alexander, Ages ib. IV. 93. Exchange, Ledet bei Edward, rep. 39. — S. unten Note 111 u. 8. 9.
104. Mercurius, Gerdes bei Robinson I. 80.
105. Russisches Manifest 1. Mai 1772.
106. Wegen dieser ganzen Nummer vergl. Heffter l. c. § 157.
107. Dumont, corps diplomatique VII. 2, p. 238.
108. Nau, Völkerseerecht § 209—13; siehe auch Ortolan l. c. II. 325.

grossen Nachtheil der Neutralen. Ja man ging so weit, dass man ganze Länder und Inseln ohne alle Mittel eines effectiven Blokadezustandes dennoch für blokirt erklärte und gegen die Contravenienten, denen man beikommen konnte, die Nachtheile der wirklichen Blokade eintreten liess [109]).

Dieser blocus sur papier [110]) war eine Frucht des Französisch-Englischen Krieges und als das Hauptmittel des Continentalsystemes zur Reaction gegen die Britische Uebermacht und Ueberhebung. Doch sind diese Maximen von allen Nationen und wohl von den sie Uebenden selbst einzig als Extreme, als Einseitigkeiten und ganz ausserordentliche und exorbitante Massregeln erkannt und auch wohl proclamirt worden, geboten oder doch veranlasst durch die gewaltigen Stürme der Zeit am Ausgang des vorigen und am Anfang dieses Jahrhunderts. Hoffentlich werden einzelne Mächte, und wären es die grossartigsten, nicht wieder im Stande sein, so die einfachen Grundsätze des Blokaderechts ins Masslose auszudehnen und die Blokade zur Vernichtung des neutralen Handels, nicht zur Bekämpfung des feindlichen Gegners zu benutzen. Die vereinigte Macht aller übrigen Seestaaten wird hier immer im Stande sein, die Uebermüthigen zu brechen und den Grundsätzen des Völkerrechts im Seeverkehre ihre Geltung zu verschaffen.

Der blocus sur papier erscheint als eine blosse Chimäre, als ein Hirngespinst und hat überhaupt nur da einen Schein von Existenz erlangen können, wo die Neutralen so wenig ihre eigene Macht und ihren Beruf im Geiste des Völkerrechts be-

---

109. Ein Engl. Prisenrichter James Mariot hatte 1780 den Muth bei dem Ausspruch eines Urtheils gegen Holl. neutrale Schiffe zu erklären: „Wenn ihr gefasst werdet, so seit ihr blokirt: „Grossbritanien schliesst, wegen seiner insularischen Lage(!), „alle Häfen von Spanien und Frankreich. Es hat ein Recht, sich „diese Lage als ein Geschenk der Vorsehung zu Nutze zu machen." v. Martens, Erzählungen von Fällen aus dem Völkerrechte II. Seite 35.

110. Napoleon erklärte ohne Schiffe (!) die Britischen Inseln „zu Wasser und zu Land" in Blokadezustand. Decret von Mailand 17. Dec. 1807.

griffen, um sich zu einigen und mit leichter Mühe ein solches Blendwerk der Macht zu Schanden zu machen.

Dagegen ist die Blokade ganzer Küsten, Länder und Inseln an sich nicht gegen alles Völkerrecht, vorausgesetzt, dass sie eben nicht bloss auf dem Papiere stehe, dass ihr also eine den Umständen, überhaupt nach n. III. dieses §, angemessene Seemacht zur Seite stehe und wirklich an jenen Küsten etc. aufgestellt sei, dass namentlich diese Blokadefahrzeuge von der feindlichen Gegenpartei notorisch nicht vertrieben werden können und dass endlich dies äusserste Mittel zur energischen Durchführung mit einer gewissen Nothwendigkeit gefordert wird. Demnach ist eine solche ausgedehnte Blokade der Regel nach zu Anfange eines Seekrieges selten gerechtfertigt, wohl aber bei langwieriger Ausdehnung desselben, wenn kein ander Mittel zur baldigen Beendigung desselben vorzuliegen scheint. Sie rechtfertigt sich dann durch ihr Ziel, den Frieden, gerade gegenüber und zu Gunsten der Neutralen.

Hinsichtlich der Zeit, während welcher eine bloss factische Blokade den Neutralen bekannt sein müsse, scheint es im Allgemeinen überall auf die Umstände anzukommen. Genaue Bestimmnngen existiren darüber nicht. Man sieht in England mit Recht dabei auf die Entfernung des Hafens, von dem der Neutrale auslief, von dem Blokadeorte.

Manche haben in allen Fällen der bloss factischen, nicht notificirten Blokade nicht die vollen Wirkungen des gewöhnlichen Blokaderechts gegen Neutrale eintreten lassen wollen. Indessen das ist frommer Wunsch. Namentlich darf selbst in solchem Falle der Neutrale nicht immer erst bis zur Höhe des blokirten Hafens steuern. Siehe oben in diesem §, sowie bereits § 71. Band I. S. 184. Note, sowie die folgende Note dieses § 224.

Wegen der Verpflichtung der Schiffs- und Ladungseigenthümer durch den Schiffer im Fall eines Blokadebruches siehe besonders Wheaton, reports vol. II. appendix p. 36—40.

Es scheint angemessen, wegen einiger wichtiger Hauptpunkte in dieser so streitigen Materie hier noch einige Englische Prisengerichtsentscheidungen in der Note folgen zu lassen, und zwar gerade der Engländer, da diese bisher gewesen

sind und wohl noch lange im Seekriegsrecht tonangebend sein werden [111]).

---

111. Nämlich 1) Blosse Notorietät und selbst das Vermuthen des Schiffers von einer bloss factischen, nicht notificirten Blokade, wenn nicht bereits ein nach Zeit und Umständen, übrigens nach Verhältniss der Entfernung, nach Datis, wie Sir W. Scott selbst sagte, verschiedener Zeitraum in Bezug auf die Dauer der Blokade verstrichen ist, begründet allerdings an sich noch nicht Confiscation. Indessen soll sich der Kapitain zuvor bei dem Consul oder den Gerichten erkundigen, und als dies nicht geschehen, so verurtheilte Scott das Schwed. Schiff Tutela, Kap Reinstrock, welches in Bordeaux von einer Blokade St. Lucar erfahren hatte, besonders da der Kapitain die Existenz derselben von seinem Correspondenten sicher erfahren hatte. Jacobsen 677—80. — 2) Blosses Vorschützen von Unwissenheit über die Existenz der notificirten Blokade schützt nicht. Neptun, Kap. Hempel bei Robinson II. 114. — 3) Es ist nicht erlaubt, auf der Höhe des blokirten Hafens über die Fortdauer einer bekannten Blokade an Ort und Stelle mit seinem Schiffe erst Erkundigungen einzuziehen. Fall des Amerik. Schiffes Betsey, Kap. Goodhue; Posten, Kap. Hyll. Jacobsen 684 ff. — 4) Schon auf dem Anfang eines Versegeln nach einem blokirten Hafen haftet Confiscation. Jacobsen 687. — 5) Unrichtige Nachrichten über das Nichtvorhandensein und namentlich über die Aufhebung der Blokade durch officielle Personen der Kriegführenden, also namentlich durch die Officiere, schliessen Confiscation aus. Scott im Fall des Neptun, Kap. Hempel. Jacobsen l. c. — 6) Doch entschuldigt im Fall 5. eben nur der Irrthum über die Thatsache, nicht die falsche Auslegung oder wie Scott es nennt Suspendirung eines Gesetzes (des Kaperreglements etc.) So condemnirte Scott den Courier, Kap. Erick, welcher angeblich von Pillau nach Colberg und dann nach England bestimmt war, aber in See, fürchtend, dass er nicht nach dem ersten Bestimmungsorte segeln dürfe, desshalb bei einem Englischen Officier anfragte, der ihm die Erlaubniss gab. Scott hielt diese Erlaubniss gegen die Engl. Ordre vom 7. Januar 1807 und condemnirte; die irrige Auslegung des Brit. Officiers könne das Gesetz des Falles nicht verändern. — 7) Uebrigens räumte Scott im Fall sub 6. express ein, dass der Officier der Blokade Erlaubniss zum Aus- und Einsegeln rechtsbeständig geben dürfe. — 8) Wenn dann wegen Gestattung des Aus- und Einlaufens in einen und resp. aus einem blokirten Orte Ungewissheit über die fernere Dauer der Blokade entsteht, so hat die Engl. Admiralität (Scott) zwar das „Schiff“

Jouffrow Maria Schröder, Kap. Grönwild freigesprochen: denn solche Nachrichten, dass eine Blokade aufgehoben, würden begierig verbreitet und es würden hier sonst geradezu dem Eigenthum unschuldiger Personen Fallstricke gelegt und die Ehre unseres eigenen Landes (Englands) werde durch solche Unachtsamkeit gefährdet. Aber trotzdem verurtheilte Scott den grössten Theil der Ladung dieses Schiffes, denn nachdem die Blokade notificirt gewesen, hätten die Kaufleute entweder eine Licenz von den Kriegführenden sich erbitten oder sie hätten Ordres zur Verschiffung ihrer Güter nur conditionell geben sollen, nämlich auf den Fall, dass die Blokade aufgehoben sei, weil eine unbedingte Ordre während der Dauer der Blokade bei ihrer Vollziehung als ein Bruch angesehen werden müsse. Jacobsen 550. 689. 697. Dagegen wurden im Fall des Schiffes Neptun, Kap. Kuyp, Güter, zu deren Verschiffung schon vor der Blokade Ordre gegeben war, welche vor der Verschiffung nach der Bekanntschaft mit der Blokade nicht hatte wiederrufen werden können, freigegeben. Jacobsen 698. — 9) Ebenso in dem Falle des Nordam. Mercur, Kap. Gerdes. Wegen entschuldbarer Unwissenheit von der Existenz der Blokade wurde der Kapitain vor dem Texel nur abgewiesen, suchte aber durch die Vliepassage in die Südersee zu segeln. Das Schiff wurde condemnirt, nicht aber die Ladung, da deren Interessenten in Amerika nichts von der Blokade hätten wissen können und in Blokadesachen, anders als im Falle der Assecuranz und der Zölle, der Kapitain zwar als Agent von dem Eigenthümer des Schiffes, der durch des Kapitains Contracte wie durch dessen Missverhalten verbindlich werde, nicht aber als Bevollmächtigter von dem Eigenthümer der Ladung gelten könne, wofern er nicht ausdrücklich dazu bestimmt sei. Jacobsen S. 699. Siehe auch in letzteren Beziehungen ganz ähnliches Raisonnement Scotts im Fall der Imina, Vroom. Jacobsen 702. — 10) Wenn ein Schiff ohne Erlaubniss aus einem blokirten Hafen segelt, so hört erst mit der Vollendung seiner ganzen Reise es auf, confiscabel zu sein. Scott im Falle der Welvaart van Pillaw, Kapitain Bötcher. Jacobs 690 — 11) Doch wurde das Schiff Conferenzrath Baur von Scott freigesprochen, trotzdem dass das Brechen der Blokade in der Certepartie festgesetzt war, weil, ehe das Schiff absegelte, die Blokade bereits aufgehoben war. denn es liege hier kein corpus delicti mehr vor. Robinson VI. 363. — 12) In dem Falle des Schiffes Henricus wurde erkannt, dass die Erlaubniss, eine Ladung in einen blokirten Ort einbringen zu dürfen, auch die Erlaubniss in sich schliesse, mit einer anderen Ladung wieder herauszusegeln. Jacobsen 669. — 13) Neutrale Schiffer dürfen

überhaupt einem blokirten Hafen nicht zu nahe kommen, es sei denn um Lootsen einzunehmen oder aus irgend einer anderen dringenden Ursache in Nothfällen. Es wird damit sehr streng genommen. Nur der Fall der äussersten Noth entschuldige ein Steuern auf einen blokirten Hafen. Sir W. Scott im Fall des Schiffes Friedrich Moltke. Doch dürfe auch ein solches Schiff seinen Curs nicht der Art verfolgen, dass die blokirenden Fahrzeuge dadurch, um es nämlich anzuhalten, unter die Kanonen der feindlichen Baterien gebracht würden. Drum condemnirt das Lübische Schiff die gute Erwartung, Kap. Yay. Siehe auch Fall Neutralität, Kap. Deverwer bei Robinson VI. 35. Das Schiff ging von Bordeaux mit 8 anderen Schiffen nach Emden und wurde in der Gegend von dem blokirten Ostende (auf der Rhede) angehalten. Der Kapitain entschuldigte sich damit, dass er auf der Insel Wight erfahren, die Ems sei voll Eis und er desshalb einen Lootsen für Vliesingen bei Ostende habe suchen wollen. Da aber zwei sachverständige Seeleute aus dem Trinity-House erklärten, dass keine nautischen Gründe für den Kapitain vorhanden gewesen, in die Flanderschen Bänke bei Ostende zu gehen, so wurde das Schiff condemnirt. cf. Jacobsen 695. 700. 701. Das Amerik. Schiff Elisabeth, Kap. Novell, war von Baltimore nach Tönning bestimmt, segelte aber im December 1809 aus vermeintlicher Noth nach dem blokirten Hafen Emden, weil schon viele Amerikanischen, nach Tönning bestimmten Schiffe bei Helgoland lagen, ohne Eyderlootsen bekommen zu können. Doch weder dieser Umstand, noch dass der Kapitain seinen Compass und seinen Steuermann verloren hatte und seine Mannschaft erschöpft war, wurde für eine gültige Entschuldigung gehalten. Edward rep. II. 179. In dem Fall des Amerikanischen, nach Tönning bestimmten, aber dicht beim Texel in Blokadenähe genommenen James Cook, Kap. Jougain äusserte aber Sir W. Scott: dass was die Thatsache über einen absichtlichen Bruch einer Blokade betreffe, die Aussagen der gemeinen Matrosen mehr Glauben verdienen, als diejenigen des Schiffers und des Steuermannes, deren Aussagen allerdings in anderen Sachen den übrigen vorgezogen würden. Edwards II. 261. Jacobsen 710. — 14) Ausserhalb Europa's könne auch ein Officier, nicht bloss der Souverain eine Blokade verhängen. Sir W. Scott im Fall Rolla. Coffin. Robinson VI. 365. — 15) Bei mehreren Ladungen, die von Tönning während der Elbblokade verschifft wurden, kam es im Verhör heraus, dass die Waaren von den blokirten Orten Hamburg und Bremen über die Watten nach Tönning gesandt, auf der Eyder, ohne dass sie gelöscht und ohne dass Einfuhrzoll dafür bezahlt sei, verladen waren. Diese Ladungen wurden von

§ 225. Kriegscontrebande [112]).

I. Positive Anerkennung. — Seit mehr als drei Jahrhunderten haben sich alle Europäischen Seemächte und zwar meist ausdrücklich das Zugeständniss gemacht, dass jede im Kriege begriffene Macht die Neutralen an der Zufuhr der sog. Kriegscontrebande [113]) hindern und dafür, wenigstens die unmittelbar dabei Betroffenen namentlich durch Confiscation der Güter, bestrafen dürfe. Eine ungeheure Zahl von Handels- und Schiffahrtsverträgen aus dem 16.—19. Jahrhundert [114]) gibt Zeugniss davon und man betrachtet überall, auch ohne die Existenz besonderer Verträge, dieses als eine schon an sich feststehende Befugniss aller Krieg-

---

wegen gebrochener Blokade condemnirt, weil man annahm, dass sie aus den blokirten Häfen verschifft seien und ihre Seereise nicht von Tönning, sondern von Hamburg und Bremen begonnen habe. Fälle: Charlotte Sophie, Möller; Maria, Munsen; Elisabeth, Steg; Schiff Marquis de Somerveles; Brig Phoebe (nach der Autorität des Präjudicats Lisette) cf. Robinson VI. 204. 387. 393. Acton p. 46. 57. Jacobsen 707 ff.

112. Vergl. bes. Heffter l. c. § 158—161; Wheaton, droit intern. II. 138 ff. (partie IV. chap. III. § 24 ff.); — Pöhls, Seerecht S. 1096—1112. — Sodann auch schon Bynkershök, quaest. jur. publ. l. c. cap. 10; Heineccius, resp. Kessler, de navibus ob mercium illic. vecturam commissis (Halle 1721. 1740). v. Justi, histor. und jurist. Schriften I. 141; Robert Ward, essay of Contraband (London 1801); v. Steck, Handels- und Schiffahrtsverträge p. 190; essais v. 1785 p. 68; Nau, Völkerseerecht § 153 ff. und 192 ff. Oke Manning p. 281. Pando l. c. p. 486. Ortolan II. 154. Auch Wheaton, histoire des progrès du droit des gens (ed. II. Leipz. 1846 2 toms) periode I. § 15. tom. I. 169 ff.

113. Contrebande von contra bandum i e. bannum. Contrabannum heisst daher schon im Mittelalter eine verbotene und desshalb verfallene Waare. Carpentier, glossar. nov. I. coll. 1123.

114. Eine Uebersicht derselben gibt Nau, Völkerseerecht § 156, Pöhls l. c. bes. 1104—6 in den Noten, und in Bezug auf neuere wenigstens Heffter l. c. §. bes. p. 279 Note.

führenden. Die Staaten haben daher in dieser Beziehung selbst Gesetze erlassen[115]).

II. Begriff. — Man versteht aber unter Kriegscontrebande solche Güter, durch deren Zusendung von Seiten der Neutralen oder deren Unterthanen an eine Kriegspartei diesen mehr oder weniger eine directe oder auch nur indirecte Kriegshülfe gewährt wird. Dies ist freilich eine ziemlich relative Bestimmung, indessen ist sie doch unmittelbar aus dem wirklichen Leben der Praxis entnommen. Es ist nämlich nach der Praxis bis jetzt sehr streitig, welche Artikel unter den Begriff der Kriegscontrebande im Allgemeinen und abgesehen von besonderen Bestimmungen eines speziellen Vertrages zu ziehen seien. Das steht freilich nach Völkerrecht überall fest, dass Waffen und Kriegsmunition unstreitig Kriegscontrebande sind. Alle übrigen Artikel sind streitig[116]) und glaube ich, dass abgesehen von besonderen Verträgen, es hier allemal erst auf die Umstände des concreten Kriegsfalles ankomme, ehe man noch anderweitige Artikel, ausser Waffen und Kriegsmunition dahin rechnen könne, dass aber, sofern darin nach den Umständen eine Kriegshülfe liegt, jedenfalls hier Contrebande vorhanden sei. Alles was dem Feinde im Angriffe oder in der Vertheidigung nützlich sein kann, alles was of military use sein kann, wird dadurch unter Umständen Contrebande. Das ist entschieden Englische Praxis und wenn man auch dies für die

---

115. Ausser vielen anderen Staatsgesetzgebungen ist hier namentlich hinzuweisen auf die Bestimmungen in der Französ. Ordonnance 1681 (III. 9.) und im Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 2034 ff. coll. mit I. 9. § 216 ff. Uebrigens enthält das Preuss. Recht l. c. II. 8. § 2039 folgende concrete Bestimmung: Jede Ladung eines neutralen Schiffes, die in einen belagerten, blokirten oder nahe eingeschlossenen Ort gebracht werden soll, ist für verbotenes Gut (i. e. Kriegscontrebande) zu halten. Doch spricht das Gesetz dies nur aus in Bezug auf die Verhältnisse des Versicherten zum Versicherer, sowie auch wohl überhaupt der Schiffs- und Ladungsinteressenten untereinander.

116. Doch rechnet England ausser Waffen und Kriegsmunition noch andere Artikel zu der sog. nichtstreitigen Kriegscontrebande. Siehe die folgende Note.

Neutralen sehr unbillig finden mag, ja wenn feststeht, dass zu allen Zeiten bis zur Gegenwart gegen diese Ausdehnung von einzelnen Mächten protestirt ist; so scheint doch der Ausnahmecharakter des Krieges dies zu rechtfertigen, und wenn dies auch vielleicht nicht der Fall wäre, so ist es nun einmal Praxis und jeder Staat darf wenigstens eine solche Ausdehnung der Kriegscontrebande feststellen, soweit ihm nicht durch besondere Verträge die Hände gebunden sind. Doch würde ich in Bezug auf diese streitigen Artikel jedem Staate erst dann das Recht zur Confiscation einräumen, wenn er die darüber überall herrschenden Zweifel beseitigt, wenn er vor dem Ausbruche oder während des Krieges den Neutralen seine Ansicht proclamirt und so dieselben gleichsam erst in malam fidem versetzt hat; sonst möchte ich ihn nur zur vorläufigen Beschlagnahme für berechtigt halten.

III. Streitige Artikel. — Diese Artikel sind bald mehr bald weniger streitig gewesen. Bis ins vorige Jahrhundert namentlich war man streng darin. Doch schon die auf Grund sowie überhaupt viele nach der Zeit des Utrechter Vertrages abgeschlossenen Verträge sind milder, und die bewaffnete Neutralität und namentlich Russland setzten, besonders gegenüber England, gewisse Milderungen durch, ohne dass man aber mit Bestimmtheit sagen könnte, dass nun auch die Praxis der Gegenwart bei dem Ausbruche eines grösseren Seekrieges ebenso milde sein würde; denn es wäre möglich und sogar wahrscheinlich, dass die kriegführenden Seemächte alle jene Milderungen für nichts Anderes denn für zeitweilige Zugeständnisse, für Acte der Nachsicht und nicht für rechtliche Verpflichtungen erklären möchten. England namentlich hat die Sache immer so angesehen[117]) und dasselbe wird als hierin tonan-

---

117. England erklärt aber, abgesehen von besonderen Verträgen, sogar: 1) für Artikel, die per se Contrebande sind: Waffen, Kriegsgeräthe, Munition, sowie Schiffsmasten (W. Scott in dem Falle der: Emden, Jacobs bei Robinson I. 29), Pech und Theer (Sarah Catharina, Görgensen ibid. I 241; der junge Tobias Hilken ibid. 329; Neutralität Burnin ibid. 295), Segeltuch (Neptun, Lampe bei Rob. III. 108), Anker (junge Margarethe, Claussen ibid. I. 194), und 2) erst die andern Artikel für solche, die durch

gebende Macht immer Nachahmer finden, da der Vortheil und das Interesse die Kriegführenden schon von selbst dazu treibt. Und ausserdem will es scheinen, als ob in der Zusendung mancher dieser Artikel unter Umständen allerdings die Gewährung einer mehr oder weniger directen Kriegshülfe und darum ein Grund zur Annahme von Contrebande vorhanden sei.

Indessen hat man doch auf der anderen Seite und zwar selbst in England diese streitigen Artikel nicht zur Contrebande in dem Falle gerechnet, wenn sie 1) mehr noch oder gar bloss aus rohem Material (selbst Schiffsbauholz, Hanf etc.) bestanden, 2) zugleich die Landesproducte des Staates waren, dem das Schiff angehört und 3) noch das Eigenthum eines Kaufmanns (Bürgers) des neutralen Landes sind[118]). Ja zu Gunsten der Hansestädte wurde von England das Princip aufgestellt, dass sie solche Producte der Nachbarschaft, mit der sie gewöhnlich handelten, nach feindlichen Häfen verführen könnten, doch müsse der Reclamant den Beweis führen[119]).

Ja man ist selbst in England so billig gewesen, Artikel, welche an sich und im Allgemeinen für streitige oder nicht streitige Contrebande gelten, nicht darunter im speziellen Falle zu rechnen, wenn aus ihrer besonderen Qualität und Verarbeitung hervorgeht, dass sie nicht zu kriegerischen Zwecken ver-

---

Umstände Contrebande werden, nämlich entweder durch besondere Tractate oder durch ihre Bestimmung.

118. So in dem Falle des Apollo, Böttcher wegen Russischen Hanfes, Christiana, Maria, Keherock wegen Schwedischen Peches und Theeres. S. Robinson l. c. IV. 165. 166.

119. Fall Evert, Everts, von Lübeck nach Hamburg mit Hanf beladen, wo aber der Beweis fehlte und daher das Princip nicht angewendet werden konnte. S. Robinson l. c. 355. Pöhls l. c. 1110, der auch anführt: Aehnlich hatte schon der court of appeal 1782 über eine Ladung Schiffbauholz von Danzig abgeladen gesprochen. Das Admiralitätsgericht hatte die Ladung condemnirt, aber das Appellationsgericht gab sie frei, weil das Holz Polnisches Eigenthum war, zu dessen Verführung Danzig (damals) für befugt zu erachten war; in dem Falle der Juffrow Wobetha bei Robinson l. c. 163. Note d.

wendbar sind, so in Bezug auf Hanf und auch vielleicht des Kupfers[120]).

Wir wollen nun einige wichtigere Artikel, welche zu der streitigen Contrebande gehören, also erst entweder ausdrücklich durch Verträge oder unter solchen Umständen als Kriegscontrebande behandelt werden, unter welchen in ihrer Zusendung eine Kriegshülfe zu liegen scheint: was allerdings relativ ist, — hier aufzählen[121]):

1) Lebensmittel, doch namentlich nur in älteren Verträgen. So nahmen die Engländer schon 1589 viele Hanseatische Schiffe, mit Getreide und Schiffbaumaterialien nach Portugal (damals dem Feinde Englands) beladen, weg. Ferner Vertrag zwischen Schweden und Niederland 1614. Art. 5; England und Portugal 1642 Art. 10; Spanien u. Hansa 1647 Art. 3 (doch beide letzteren nur bedingungsweise); England und Schweden 1661 Art. 11. und 1803 Art. 1. Die Generalstaaten erlangten 1741 von Schweden die Zurücknahme eines darauf bezüglichen Verbots. Frankreich zählte Lebensmittel nie zur Contrebande, Grossbritanien nur unter vermeintlich ausserordentlichen Umständen. Vergl. Heffter l. c. S. 280 Note.

2) Geld, doch nur in älteren Verträgen, so zwischen Schweden und Holland 1614 Art. 5; England und Schweden 1661 Art. 11. Vergl. Jouffroy l. c. 136 ff.

3) Pferde, in sehr vielen älteren und neueren Verträgen; ebenso meist Pferdezeug[122]).

---

120. Wegen Hanf: Gute Gesellschaft Michael, Kolzenberg bei Rob. l. c. IV. 91. Wegen Kupfer: Charlotte, Focks ibid. V. 277.

121. Vergl. besonders wegen der folgenden Angaben die speziellen Bemerkungen von Pöhls l. c.

122. Frankreich und Niederland 1646 Artikel 1. Spanien und Holland 1650 Art. 6. Frankreich und Hansestädte 1655 Art. 1. 2. Frankreich und England 1655 Art. 15. Frankreich und Spanien 1659 Art. 12. England und Schweden 1661 Art. 11. Frankreich und Holland 1662 Art. 28. England und Holland 1668 Art. 3. Frankreich und England 1713 Art. 19. 20. Frankreich und Hamburg 1769 Art. 15. Schweden und Amerika 1783 Art. 9. Frankreich und England 1786 Art. 22. Russland und Sicilien 1787 Art. 23.

4) Menschen[123]), nämlich jetzt gewiss nur, wenn sie zum Kriegsdienste, auf dem Lande oder in der Flotte verwandt werden sollen, auch sprechen die Verträge meist nur von troupes, so dass also einzelne Personen unbeschadet transportirt werden zu dürfen scheinen.
5) Schiffe. Doch redet der Vertrag zwischen England und Schweden 1661 Art. 11. nur von Kriegsschiffen und auch dieses Vertrages Art. 11. Declaration v. 1803 spricht Art. 1. nur von vaisseaux de guerre ou de garde.
6) Tauwerk, Schiffsmaterial und Segeltuch, Hanf, Theer, Eisen, geschlagenes Kupfer et tout ce qui peut être d'une utilité *directe* pour l'équipement des vaisseaux, excepté le fer en barres et le sapin debité en planches[124]).
7) Uebrigens erklären die in Folge des Utrechter Vertrages abgeschlossenen Verträge nur Waffen, Kriegsmunition, worunter aber Salpeter, ferner Pferde mit ihrem Zeuge, für Contrebande, schliessen dagegen ausdrücklich aus: Leinen, Seide, Baumwolle etc., Tuch, Kleider, gemünztes und ungemünztes Metall, Ofenkohlen, Getreide und Gemüse aller Art, ferner Tabak, Gewürz, alles was zur Ernährung des Menschen dient, alle Arten Wolle, Hanf, Flachs, Pech, Tauwerk und Schiffstaue, Segel, Segeltuch, Anker, Masten, Planken und alles Schiffsbaumaterial. Ueberhaupt ist nichts Contrebande, was noch nicht die Form eines Kriegswerkzeuges angenommen oder was nicht ausdrücklich für Contre-

---

Dänemark und Genua 1789 Art. 6. Spanien und Amerika 1795 Art. 16. Schweden und England 1803 Art. 1. Brasilien u. Hansestädte 1827 Art. 10. Brasilien und Nordamerika 1828 Art. 16. Nordamerika und Columbien 1824 Art. 14. Nordamerika und Centralamerika 1825 Art. 16. 17.

123. Vertrag zwischen Schweden und Holland 1614 Art. 5. Holland und Frankreich 1616 Art. 1. Holland und Spanien 1650 Art. 6. Frankreich und Hansestädten 1655 Art. 1. 2. England u. Schweden 1661 Art. 11. 1803 Art. 1. Holland u. Frankreich 1662 Art. 28. England und Holland 1674 Art. 3. England und Frankreich 1677 Art. 4.

124. Frankreich und Hansestädte 1655 l. c. England und Nordamerika 1794 Art. 18.

bande erklärt sei[125]). Indessen es kann dies schon desshalb nicht als die allgemeine Praxis angesehen werden, weil neuere und strengere Verträge vorliegen. Denn wenn schon:

8) in den sub 7. Note 125 angeführten und bis gegen den Ausgang des 18. Jahrhunderts abgeschlossenen Verträgen die Principien des Utrechter Vertrags im Wesentlichen festgehalten wurden und auch die bewaffnete Neutralität sich gegenüber Frankreich und England gerade auf alle diese Verträge bezog und Russland, welches mit Frankreich keinen Tractat hatte, erklärte, seinen Englischen Vertrag auch auf Frankreich ausdehnen zu wollen[126]); ferner wenn schon die sog. zweite bewaffnete Neutralität[127]) ausdrücklich nur solche Sachen als Contrebande spezificirt, die man als unmittelbare Kriegsgeräthschaften betrachten kann, freilich aber auch dahin rechnet: Feuersteine, Schwefel, Salpeter, Sättel, Zäume: — so ist doch bekanntlich diese bewaffnete Neutralität noch im Anfange dieses Jahrhunderts wieder in Abkommen gerathen und es frägt sich sehr, ob deren Grundsätze noch praktisch sind. Zwar hat England 1801 den Russen im Ganzen dieselben Principien anerkennen müssen, zwar beschränken einzelne Particulargesetze[128])

---

125. Tractat zwischen Frankreich und England 1713 Art. 19. 20, sowie die anderen auf Grund und zum Theil als Anhänge des Utrechter Vertrags abgeschlossenen Handels-Tractate dieser Mächte mit Spanien, Holland 1713, womit principiell übereinstimmen die Verträge zwischen England und Schweden 1720. Oesterreich und Spanien 1725 Art. 7. England und Russland 1734. Frankreich und Holland 1739. Frankreich und Dänemark 1742. Dänemark und Spanien 1742. Dänemark und Sicilien 1748. Sicilien und Holland 1753. Russland und England 1766.

126. Erste bewaffnete Neutralität 9. Juli 1780 Art. 2. 3. Dazu gehörte aber auch Dänemark, das aber nichtsdestoweniger am 4. Juli 1780 eine Declaration seines Vertrags mit England von 1670 dahin sich gefallen liess, dass Kupfer in Platten, Schiffsbauholz (mit Ausnahme des Föhrnen Holzes) und anderes Schiffsmaterial, Segel, Hanf, Taue, Theer für Contrebande gelten sollten. Pöhls l. c.

127. Convention zur Herstellung der bewaffneten Neutralität 1800.

128. Z. B. das Preuss. Allg. Landrecht II. 8. § 2034 ff. zählt (doch

gemäss diesen Principien die Zahl der Contrebandartikel: indessen es sind in neueren Zeiten, oben bereits angeführte Verträge abgeschlossen, welche diesen Grundsätzen nicht entsprechen.

IV. Selbst von den für Contreband erklärten Artikeln darf eine solche Quantität am Bord jedes Schiffes sich befinden, als zu dessen und der Equipage Gebrauche erforderlich ist [129]).

V. Der neutrale Staat verletzt der Strenge nach seine Neutralität, wenn er überhaupt die Ausfuhr in Contrebandartikeln an die kriegführenden Partei sich selbst erlaubt oder seinen Unterthanen oder dem Feinde gestattet. Der Kriegführende kann darin stets einen Bruch des Völkerrechts erblicken, mag nun die andere Kriegspartei direct oder durch ihre Unterthanen Contrebandartikel aus dem neutralen Gebiete holen [130]) oder mag der Neutrale direct oder durch seine Unterthanen solche der Gegenpartei direct oder an deren Unterthanen zuführen. Indessen wird doch nach positivem Völkerrecht und wenigstens nach dem Rechte der Tractaten überall nur von Zufuhr gesprochen und selbst der neutrale Staat macht

---

nur in Bezug auf Versicherungen oder doch überhaupt in Bezug auf die Ladungs- und Schiffsinteressenten untereinander) zur Contrebande nur die Kriegsmunition und Waffen, was sehr detaillirt spezificirt wird und wohin auch Zelte gehören. Sodann aber heisst es § 2036 ausdrücklich: „Masten, Schiffholz, Taue, Segel„tuch, Hanf, Pech, Korn und andere Materialien, die in „Kriegsbedürfnisse verwandelt werden können, imglei„chen Pferde, gehören nicht unter die verbotenen Güter.“ Siehe auch Dän. Prisenreglement 1810. Art. 13.

129. Dies ist in vielen Verträgen anerkannt und versteht sich von selbst. So in der Convention 1800. Tractat zwischen Russland u. Frankreich 1786 Art. 29. England und Russland 1797 Art. 11. Russland und Portugal 1798 Art. 23. Preussen und Nordamerika 1799 Art. 13. Preussen und Dänemark 1818 Art. 21. Siehe auch Dän. Prisenregl. 1810 Art. 13.

130.* Nau § 194 erblickt in Gestattung des Handels mit Kriegscontrebande, insoweit sie bloss von den Kriegführenden abgeholt werden, keine Verletzung der Neutralität und verlangt nur beider Kriegsparteien gleiche Behandlung. Ebenso Lampredi l. c. § 8. Pöhls aber scheint unserer Ansicht.

sich vielleicht erst durch deren Gestattung überhaupt nach positivem Völkerrecht verantwortlich oder doch erst in einem gewissen höheren Grade, so dass die Kriegführenden darin eine wirkliche Verletzung der Neutralität sehen dürfen.

Dagegen ist für den neutralen Privatmann der blosse Verkauf von Contrebandartikeln, gleichviel an wen, also selbst an eine der kriegführenden Mächte [131]) direct, auf neutralem Gebiete nicht geeignet, ihn der kriegführenden Gegenpartei nach Völkerrecht verantwortlich zu machen, ihn etwa zu belangen und Confiscation der Güter zu verlangen. Vielmehr ist der Privatmann in dieser Beziehung nur seinem (neutralen) Staate verantwortlich; die kriegführende Gegenpartei kann nur an diesen sich halten und überhaupt nur von diesem Genugthuung verlangen, die niemals auf einen Anspruch an die betreffenden Verkaufsartikel nach Völkerrecht sich erstrecken kann. Der Verkauf an und für sich kann zwar von einem neutralen Staate selbst seinen Angehörigen untersagt werden [132]); allein durch die Ueberschreitung dieses Verbotes macht man sich nur dem eigenen Staate verantwortlich; der Kriegführende hat selbst keine Befugniss, solche Contravention an dem Privatmanne zu ahnden. Heffter l. c. § 161 S. 281.

Ueberhaupt genügt in Bezug auf den Privatmann und dessen Eigenthum kein blosser Verkauf der Contrebande an die Feinde, um ihn wegen Contrebande straffällig zu machen, sondern es muss auch wenigstens ein Versuch der Zuführung an den Feind hinzukommen und eine Betretung auf der Zufuhr stattgefunden haben. Daher heisst es in allen Tractaten: die Zufuhr der Contrebande zum Feinde sei verboten; in keinem Tractat wird der Verkauf solcher Waaren

---

131. Der directe Verkauf auch im neutralen Gebiete an die kriegführende Macht als solche soll aber nach Pöhls l. c. S. 1098 Meinung den neutralen Charakter des Privatmanns vernichten.

132. Doch ist dies überhaupt selten geschehen, indem man dergleichen blossen Verkauf auf neutralem Gebiete für völlig erlaubt hielt. Doch erliess Venedig 1779 ein solches Verbot, Neapel 1778, Genua 1779, Papst 1779. Das Gegentheil erklärte Toskana im August 1778 und selbst Venedig machte zeitweilig Remonstrationen gegen Einsprüche Frankreichs. Siehe Nau l. c. § 193.

auf neutralem Gebiete gehindert. Höchstens würde durch ein offenkundiges Gestatten eines solchen Handels auf seinem Gebiete der neutrale Staat als solcher in gewisser Weise seine Neutralität verletzen. Siehe oben.

Ferner ist allgemein der Grundsatz recipirt, dass die Schuld des Privatmannes gegenüber den völkerrechtlichen Ansprüchen des Kriegführenden mit Beendigung der Reise überhaupt getilgt sei, so dass also der Kriegführende, wegen Contrebandhandel in der Hinreiseladung, den neutralen Schiffer nun nicht auf der Rückreise bestrafen darf. Indessen hat die neuere Britische Praxis diesen Grundsatz in einzelnen Fällen[133]) nicht mehr gelten lassen wollen. Jacobsen l. c. 422. 23. Heffter § 161. S. 281. — S. unten § 232.

VI.[134]) Die Folge der Betretung mit Contrebande ist nach uraltem Herkommen, welches sich wohl ganz oder zum Theil auf die Lehre der alten Civilisten und auf das Römische Recht gründet, die Wegnahme der verbotenen Gegenstände und Confiscation im Wege der Prisenjustiz.

Die Transportmittel und namentlich die Schiffe werden regelmässig nur dann als verfallen angesehen und erklärt, wenn der Schiffseigenthümer von dem verbotenen Handel Kenntniss gehabt hat[135]). Doch hat die Praxis nicht immer diesen Unterschied gemacht[136]).

Auch ist in vielen Verträgen sogar noch ausdrücklich die Confiscation der Schiffe ausgeschlossen[137]), sowie dem Schiffs-

---

133. Bei Colonialreisen, in welchen Contrebandartikel unter falschen Ausclarirungen auf neutrale Häfen direct nach feindlichen Häfen gebracht wurden. Fall: Nancy, Knutson bei Robinson l. c. III. 126. In dieser Rücksicht sind die Verkaufsrechnungen wichtig und wer mit anderen in fremden Colonien zusammen in ein Schiff abladet, hat sich wohl über diesen Punkt zu vergewissern, um keinen Aufenthalt durch Aufbringungen zu leiden. Jacobsen l. c.

134. Vergleiche wegen dieser ganzen Nummer Heffter l. c. § 161. S. 281. 82.

135. So schon L. 11. § 2. D. de publicanis. Jacobsen l. c. Seite 642. O. Manning l. c. p. 309, der sich dabei auf die „hohen" Autoritäten des Bynkershök und W. Scott beruft. Pando 496.

136. Wegen Frankreich Jacobsen S. 656. Ortolan p. 180.

137. S. v. Steck, Handelsvertrag S. 208. 209.

führer die Befugniss ertheilt, durch sofortige Herausgabe der verbotenen Waare sich von jeder Wegführung und Störung seiner Fahrt zu befreien[139]),

Eine sonstige Bestrafung der Contrebandeführer ist wenigstens völkerrechtlich nicht hergebracht.

Der Vertrag zwischen Nordamerika und Preussen 1799, sowie 1828 setzt übrigens fest, dass auch bei eigentlicher Contrebande immer nur als Strafe die blosse Wegnahme gegen Vergütung eintreten solle. Siehe n. VII.

VII.[139]) In Betreff solcher Artikel, welche nicht unter den strengen Begriff der (sog. unstreitigen) Contrebande oder doch nicht zu den vertragsmässig dahin gezählten Artikeln gehören, erlaubt man sich zwar nicht immer dieselbe Strenge, wie bei der eigentlichen Contrebande, wohl aber ein eigenmächtiges Vorkaufsrecht (le droit de préemtion), indem nämlich die dem Feinde bestimmten Waaren zwar weggenommen, jedoch dem Eigenthümer vergütet werden[140]).

Freilich lässt sich dies nur aus Gründen der Noth rechtfertigen[141]). Auch sollte füglich die Vergütigung das volle In-

---

138. Dies ist namentlich von Nordamerika stipulirt in neueren Verträgen mit Columbien 1824 Art. 16, mit Centralamerika 1825 Art. 18, mit Brasilien 1828 Art. 18, mit Mexico 1831, mit Venezuela 1836.

139. Vergl. bes. Heffter l. c., auch Pöhls l. c. 1127 ff. Oke Manning S. 313.

140. Schon in der älteren Franz. Praxis bestand ein solcher Gebrauch, ja er vertrat selbst bei eigentlicher Contrebande zeitweilig die Stelle der Confiscation. Franz. Ordonnance 1584 Art. 69. Grotius de jure belli III. I. 5. n. 6. In der späteren Zeit ist er auf gewisse, mehr streitige Contrebandsartikel (namentlich Lebensmittel) in verschiedener Ausdehnung, bald mild bald streng beschränkt worden. Jacobsen 656. Jouffroy 154. Heffter 282.

141. Die Ausdehnung des Rechts unbestimmt. Siehe auch Französ. Gesetz 9. Mai 1793 Art. 23, wo Lebensmittel notirt werden; auch Franz. Gesetz 27. Juli 1793. In dem Falle der trois frères, Holby-Houge (arrêté du comité de salut public. 8. frimaire an 3, siehe diese Gesetze und Gerichtssprüche bei le Beau, Code des prises III. 357. 359. 485) wurde das Vorkaufsrecht auf alle neutralen Waaren ausgedehnt, welche der Französ. Republik nützen könnten. Vergl. Pöhls l. c.

teresse des Neutralen an den weggenommenen Waaren mit umfassen, namentlich insofern der Neutrale den eigentlichen Destinatären verantwortlich sein sollte etc. Allein die Praxis der Einzelstaaten befolgt dies nicht [142]).

VIII. Dagegen wird, wenigstens von England und Amerika, jede directe Zufuhr von Bedürfnissen einer feindlichen Land- oder Schiffsmacht: — etwas, was übrigens sehr weit sich ausdehnen lässt, — nach einem feindlichen Hafen, auch wenn diese Artikel nicht zu eigentlicher Contrebande zu rechnen sind, nach den Grundsätzen der Contrebande behandelt und selbst mit Confiscation des Schiffes bestraft [143]).

Und eben so streng ist man in der Regel in Behandlung der neutralen Schiffe, an deren Bord sich Spione, Agenten oder Staats- und Kriegs-Depeschen des Feindes befinden.

IX. Analog der Contrebande wird es angesehen, doch gewöhnlich mit Confiscation des Schiffes bestraft, wenn

1) feindliche See- oder Landsoldaten oder auch nur Militärbeamten oder Matrosen der feindlichen Kriegsflotte am Bord sind, ja selbst wenn Matrosen der Handelsflotte, ersichtlich zur Kriegshülfe bestimmt, transportirt werden. So wurde in England das Amerik. Schiff Friendship, Kap. Callend condemnirt (Jacobsen 667), ebenso das Amerikan. Schiff Oronzebe, Kap. Brewster (Jacobsen 669), den 27. Septbr. 1807 durch S. W. Scott.

2) Ferner wenn feindliche Depeschen am Bord sind, selbst wenn sie von einer feindlichen Behörde aufgezwungen sein sollten. Doch wäre es gewiss hart, wenn man das Schiff condemniren wollte, falls der Schiffer nichts davon wusste oder Schiff und Ladung verurtheilen wollte, wenn ohne des Schiffers und der Ladungsinteressenten Wissen ein unverdächtiger Passagier solche Depeschen mitgenommen hatte. Auch in England macht nur die trügliche Verführung feindlicher Depeschen condemnabel. Bremer Schiff Atalanta,

142. Und W. Scott sucht diese Praxis sophistisch zu rechtfertigen. Oke Manning 317. Heffter l. c.

143. cf. Heffter § 162. S. 283. O. Manning p. 289. Wheaton III. droit intern. II. 165.

Kap. Klein 4. März 1808 von Scott condemnirt auf Grund eines Präjudicats der Lords im Fall des Schiffs Constitution, Kap. Tate vom 14. Juli 1802. Robinson VI. 458. Doch wurde im Fall der Amerik. Schiffe Susanna 1. April 1808 und Hope 9. April 1808 wenigstens die Ladung freigesprochen, weil deren Agenten nicht Theil an Verführung der Depeschen hatten. Uebrigens die Depeschen eines feindlichen „Gesandten" im neutralen Gebiete und von daher selbst an seine Regierung machen zwar das neutrale Schiff in England nach Scott's Entscheidung nicht confiscabel, berechtigen aber Kreuzer zur Aufbringung, damit dieser spezielle Charakter von den Gerichten untersucht werde: wobei denn der Neutrale die Kosten und den Aufenthalt als selbstverschuldet zu tragen hat. Fall des Amerik. Schiffes Karolina, Kap. Doah bei Robinson VI. 470. Auch dem Kaptor mussten hier seine Kosten vergütet werden; ebenso im Fall des Amerik. Schiffes Maddison, Kap. Frost 13. Mai 1810 (bei Edwards, rep. II. 227); ebenso in dem Falle des Schiffes Rapid, Kap. Flemming, welches Depeschen eines feindlichen (Holl.) Agenten an einen Tönniger Kaufmann unter Couvert in dem neutralen Newyork an Bord nahm, wobei Scott sagte: dass wenn die Reise in einem neutralen Hafen beginne und in einem neutralen Hafen endigen soll oder wie in dem vorliegenden Falle, in einem Hafen, der, obgleich nicht neutral, doch allen Neutralen geöffnet sei, — — — die gewöhnliche Strenge nicht anzuwenden sei. Es erfolgte Freigabe gegen Kostenersatz an den Kaptor (Edwards, rep. II. 228). Dabei wurde von Scott urgirt, dass der Schiffer zur grössten Behutsamkeit, in Bezug auf die Annahme von Briefen aus dem feindlichen Lande verbunden sei und dass er nachträglich mit Unwissenheit bei Vorhandensein von Depeschen sich nicht entschuldigen könne.

X. Endlich können Kriegführende, ohne bestehende Verträge, neutrale Nationen nicht hindern, durch ihre Schiffe, welche Convoy haben, Kriegsmunition und Kriegscontrebandwaaren aller Art nach ihren eigenen Besitzungen zu bringen, wenn nämlich die Kriegsparteien von der Aufrichtigkeit und fortdauernden Freundschaft solcher Neutralen überzeugt sind, Nau l. c. § 196.

§ 226. Cabotage der Neutralen an feindlichen Küsten [144]).

Der Handel von Hafen zu Hafen oder längs den Küsten eines Staates, also die Cabotage oder der Küstenhandel ist bekanntlich regelmässig in Friedenszeiten allen Fremden untersagt [145]). Wenn nun eine Regierung während eines Seekrieges dieses Verbot aufhebt und ein Neutraler sich in diesen Küstenhandel einlässt, so sehen darin die Engländer eine Verletzung der Neutralität. Das scheint zu weit gegangen. Da sie aber jetzt nicht mehr wie sonst Schiff und Gut, sondern nur die feindliche Ladung condemniren und dazu nur noch das Schiff der Fracht für verlustig erklären [146]): so liegt darin, dass dieser Küstenhandel nur dann nach Völkerrecht verboten zu halten sei, wenn die Ladung feindliches Eigenthum ist, wogegen der Küstenhandel mit Waaren der Neutralen am Bord der neutralen Schiffe zu gestatten sei. In dieser Beschränkung halte ich jenes Englische Recht für richtig und das ist denn auch die Praxis anderer Seestaaten, obwohl man bisweilen noch verlangt hat, dass die Handelsartikel gerade aus dem Heimathslande des neutralen Schiffes herstammen müssten. Selbst in der, in vielen Handelsverträgen befindlichen Stipulation: de naviguer librement de port en port et sur les côtes des nations en guerre scheint nicht die Concession zu liegen, dass der Küstenhandel eben auch mit feindlichen Gütern am Bord getrieben werden dürfe.

Allerdings liegt darin für die Neutralen ein gewisser Vortheil, der ihnen in Folge des Krieges erwächst. Aber es wäre hart und erscheint als eine grenzenlose Anmassung der Kriegsparteien, wenn sie den Neutralen das Recht zu solchen kleinen

---

144. Pöhls S. 1137. Heffter § 162. S. 283. 84. Jouffroy 188 ff. Siehe bereits oben § 214. Bd. II. S. 346.

145. In Bezug auf die einzelnen Seestaaten siehe die speziellen Angaben oben § 19—37. Bd. I. S. 28 ff.

146. Rebecca, Moore bei Robinson II. 101 Note, Emanuel Soderstrom ibid. I. 296. Vergl. Johanna Thilen, Osterlo ibid. VI. 72. Doch wurde in dem Kriege gegen Frankreich das strenge ältere Princip wieder hergestellt. Ordre in council 7. Januar 1807.

Vortheilen absprechen, den Neutralen, die ja durch den ihnen an sich fremden Krieg, also durch die Facta der Kriegführenden, in so vieler Beziehung Nachtheile erleiden. Die Gründe für die Freiheit des Handels mit den feindlichen Kolonien lassen sich auch hier für unsere Ansicht geltend machen. Siehe § 227 i. f.

Uebrigens variiren die Bestimmungen der einzelnen Verträge sehr. Manche Verträge schliessen diesen Küstenhandel auch ganz aus. Siehe O. Manning p. 199. 1668 aber schon gestattete England den Niederländern den Handel von einem Hafen des Feindes nach dem anderen und gestand dies noch 1786 Frankreich, sowie 1801 in der Seeconvention Art. 3. n. 1. den drei Nordischen Seemächten zu. Ferner die Utrechter Tractaten stipulirten express solchen Handel und ebenso wollte ihn die bewaffnete Neutralität selbst in der Convention 1780 Art. 3, sowie von 1800 Art. 3. n. 1. geschützt wissen [147]).

§ 227. Handel mit den feindlichen Kolonien [148]).

Bekanntlich ist der Handel mit den Kolonien eines Staats in der Regel den Fremden in Friedenszeiten verboten oder doch ungemein erschwert. S. § 22–37. In Kriegszeiten wird nicht selten dieser Kolonialhandel den Neutralen freigegeben. Es frägt sich, ob die gegnerische Kriegspartei nun ein Recht habe, ihn den Neutralen zu untersagen. Insofern in solcher Handelseröffnung

---

147. Ebenso Tractat zwischen Frankreich und Holland 1739 Art. 14. Frankreich und Dänemark 1742 Art. 20. Amerika mit Frankreich 1778 Art. 23, mit Holland 1782 Art. 10, mit Schweden 1783 Art. 7 (cf. Tractat 1816 Art. 12), mit Preussen 1785 Art. 12, mit Spanien 1795 Art. 15, mit Brasilien 1828 Art. 14. Dänemark mit Preussen 1818 Art. 17, mit Russland 1782 Art. 17, Frankreich mit Hamburg 1789 arg. Art. 2. etc.

148. Pöhls 1130 ff. Heffter l. c. S. 284. 85. Jouffroy 199. O. Manning 195. Pando 547—556. — Die Spezialliteratur besteht in vielen einzelnen Partei- und Streitschriften, die meist nur temporäres Interesse haben; siehe dieselben bei Pöhls S. 1133 Note 3. Vergl. besonders Hübner (de la saisie etc.) I. p. 73 sq. Auch rapport addressé à l'Empereur Napoleon 10. Mars 1812 bei de Martens, recueil suppl. V. p. 530. — S. bereits Bd. I. § 22—37.

ein blosser Vortheil für die Neutralen liegt, steht es den Kriegführenden nicht zu, ein solches Verbot zu erlassen. Wohl aber in soweit, als unter solchem Handel ein Handel des feindlichen Landes selbst liegt. Also insoweit Eigenthum des Feindes und seiner Unterthanen durch den Colonialhandel auf neutralen Schiffen befördert werden soll, steht der gegnerischen Kriegspartei ein Verbietungsrecht zu. Dagegen wenn das Kolonialgut bereits neutrales Eigenthum in den neutralen Schiffen ist, so ist ein solches Verbot nicht gerechtfertigt. Wenn indirect in Gestattung dieses Handels zugleich auch ein Vortheil für die feindliche Macht als Beherrscherin der Kolonie liegt, so muss sich das der kriegerische Gegner gefallen lassen[149]).

England hat freilich den Kolonialhandel, sofern er den Neutralen erst für den Kriegsfall eröffnet worden war, den Neutralen verboten und deren darin begriffene Schiffe aufgebracht. So schon im siebenjährigen Kriege, doch noch nicht mit voller Strenge, die erst später eintrat. Indessen bestimmte die Engl. Instruction vom 8. Januar 1794 namentlich zu Gunsten Nordamerikas, dass nur die Schiffe aufgebracht werden sollten, die von den feindlichen Kolonien mit deren Producten nach einem Europäischen Hafen gingen; und die Instruction vom 25. Januar 1788 und 29. Juni 1803 milderte dies noch dahin, dass nur solche Schiffe aufzubringen, welche mit Producten der Kolonien (nämlich damals Frankreichs, Spaniens und Hollands) beladen, direct von diesen Kolonien nach einem Europ. Hafen gingen, der nicht entweder zu England oder zu dem Lande gehörte, in welchem der Neutrale zu Hause war, und dabei ist es seitdem geblieben. Und zwar interpretirt das Admiralitätsgericht das Princip so, dass der neutrale Kaufmann nach seinem Wohnorte die Producte der feindlichen Kolonien auch in fremden neutralen Schiffen beziehen könne[150]); nur dürfe das Geschäft kein solches sein, welches offenbar in der Absicht gemacht werde, um den feind-

---

149. Hübner (de la saisie des bâtimens neutres), sonst ein so grosser Vertheidiger der Neutralen, spricht ihnen das Recht zu diesem Kolonialhandel ab.

150. Rosalie und Betty, Gebhardt. Robinson II. 343.

lichen Handel gegen die Englische Macht zu beschützen[151]. Ferner wenn dann einmal und aufrichtig, d. h. nicht bloss zum Schein in das neutrale Land eingeführt ist, so steht nun nichts im Wege, solche Güter frei wieder auszuführen, und zwar jetzt selbst nach dem Lande des Feindes, in dessen Kolonien sie producirt sind[152]. Vergl. Pöhls l. c. 1136. 37.

§ 228. Licenzen[153].

I. Die Stockung des Handels durch den Krieg drückt hauptsächlich die eigenen Unterthanen der Kriegsmächte, sowie diese Kriegsmächte und ihre Finanzquellen. Demnach schlossen schon in älteren Zeiten bisweilen die Kriegsmächte besondere Verträge untereinander dahin ab, dass trotz des unter ihnen obschwebenden Krieges, ihre beiderseitigen Unterthanen miteinander forthandeln dürfen (z. B. Holland und Schweden im Tractat 26. Nov. 1675, sowie Frankreich u. Holland 1653), oder dass wenigstens theilweise die Schiffahrt für frei erklärt wurde, z. B. Fischerei (Tractat zwischen Karl V. und Franz I. 1521 den 2. Oct., Frankreich und Holland 17. Aug. 1675), oder gewisse Handelswege offen blieben (Convention zwischen Frankreich und Holland 25. Oct. 1675).

II. In neueren Zeiten hat man sich noch anders geholfen. Man hat nämlich entweder die eigenen Unterthanen oder auch die Neutralen oder wohl gar die feindlichen Unterthanen in gewisser Weise von den gewissen gewöhnlichen Folgen der Seehandelsstockung im Kriege dispensirt.

So bestimmte England durch eine Parlamentsacte 27. Juni 1805 verschiedene Häfen der Westindischen Inseln zu Freihäfen in dem Sinne, dass durch das Medium dieser Häfen der Handel mit den Kolonien der Feinde betrieben werden durfte. Das

---

151. Rendsborg, Styeborg u. a. Schiffe 13. Aug. 1803. Siehe Robinson IV. 121 sq. VI. p. IX.

152. William, Treffy. Robinson V. 385 sq.

153. S. bes. Pöhls S. 1139—1142. Auch Jacobsen 423 ff. 719—31. Oke Manning p. 123. Wheaton, droit intern. lib. IV, ch. I, § 22. 23. (tom. I. 332—34).

Statut 39 Geo. III. c. 98 gestattete die Einfuhr Spanischer Wolle auf neutralen Schiffen nach England etc.

III. Von diesen verschiedenen Dispensationen sind seit dem Ende des vorigen Jahrhunderts die Licenzen am häufigsten und beliebtesten geworden, besonders seit dem Continentalsystem, seit 1807 und 1808 [154].

1) Die Licenz wird von dem Souverain oder dessen dazu beauftragten Beamten ertheilt [155].

2) Sie ist als ein Privileg streng zu interpretiren und seine Bedingungen genau zu erfüllen. Es ist regelmässig an die Person gebunden. Namentlich sind alle einzelnen Bestimmungen wie die Art des Handels, ob Exportation, Importation gestattet sei, der Güter, des Transportmittels, die einzelnen Handelsartikel, sowie der etwa vorgeschriebene Weg, ob für Hin- und (oder) Rückreise, von welchem Datum an, ob Schiff und Ladung, oder das eine oder das andere privilegirt seien, die einzelnen angegebenen Handelspunkte, die etwa bestimmte Zeit, ob mit Ballast oder mit Ladung, möglichst genau zu beobachten, da jede Abweichung hiervon unter Umständen leicht die Vernichtung des Privilegs bewirkt. Denn, wohl zu merken, es muss überall so angesehen werden, dass der nächste Zweck der Licenz der Nutzen dessen ist, der sie ertheilt hat. Demnach liegt auch dem Inhaber der Licenz der Beweis ob, dass er selbiger gemäss gehandelt habe [156]. Nur der Fall höherer Gewalt rechtfertigt Abweichungen.

3) Der Inhalt der Licenz ist irgend eine Handelsbegünstigung, die sehr verschieden sein kann. Siehe n. 2.

4) Wenn sich ein Unterthan der einen feindlichen Macht von der Gegenpartei eine Licenz ertheilen lässt, so bedarf er zu deren Ausübung der besonderen Genehmigung seines eigenen Staats, sonst ist sein ganzes Verfahren illegal und ein

---

154. Doch nicht erst seitdem. Siehe schon Statut 48. Geo. III. c. 153 § 15. 16; 45 Georg III. 34.

155. Das Französ. Decret 25. Juni 1810 wollte, dass jede Licenz vom Kaiser unterzeichnet würde.

156. Die strengen Aeusserungen S. W. Scotts siehe bei Robinson II. 116. IV. 11. Jacobsen S. 427 ff.

Verrath gegen seinen Souverain. Und gilt dasselbe wenn die Licenz auch nur die Fahrt in das Gebiet des Alliirten jenes Feindes oder in einen neutralen Hafen gestattet. Dabei ist es gleichgültig, ob die Licenz unentgeltlich ertheilt war oder nicht. Denn immer ist nach n. 2 i. f. der Hauptzweck der Licenz der Vortheil des selbige Ertheilenden; und der Kriegsfall eines Staats nimmt dessen Unterthanen das Recht in solche Beziehung zum Feinde, ohne besondere Erlaubniss seines Souverains, zu treten [157]).

5) Nach n. 2 in f. muss ferner die Annahme einer solchen Licenz aus den Händen einer Kriegspartei für den Neutralen eine Verletzung der Neutralität herbeiziehen. Trotzdem ist es aber sehr gewöhnlich, dass sich Neutrale solche Licenzen ertheilen lassen. Aber der Feind darf sie nicht am Bord finden, da daraus eine Condemnation erfolgen kann. Desswegen pflegt sie mit vieler Kunst verborgen zu werden, so dass sie also namentlich nicht in die gewöhnliche blecherne Büchse der Schiffspapiere gesteckt wird. Uebrigens nahm man zwar anfangs in Dänemark an, dass die Anwesenheit einer Englischen Licenz am Bord eines neutralen Schiffs präjudicire, weil eine Clausel die Rückkehr nach England oder das Anlaufen in England zur Pflicht machte. Allein sowie die Englischen Appellationsgerichte schon früher entschieden haben, dass die bei den Surinamreisen gegebenen Holländischen Verpflichtungsacten mit den Retouren nach Amsterdam kommen zu wollen, nicht als conclusive Beweise der wirklichen Instruction der Partei angesehen werden sollten (Robinson l. c. VI. 68): so etablirte auch das Dän. Appellationsgericht in Hinsicht der Englischen Licenzen (im Fall der Speculation, Kap. Claussen) ein gleiches Princip. Jacobsen 424. Ergibt sich übrigens nachträglich, dass das mit der Licenz versehene Schiff kein neutrales, sondern ein feindliches oder auch nur eigen nationales ist, so schützt die

157. Wheaton l. c.: Cranch's reports vol. III. p. 181 the Julia, p. 203 the Aurora; Wheaton, reports II. 143 the Ariadne; IV. 100 the Caledonia.

Licenz nicht gegen die Confiscation durch den die Licenz ertheilthabenden Staat [158]).

6) Je nach der Art der Abweichung von den Bestimmungen der Licenz wird entweder das Schiff oder die Ladung oder Theile der letzteren oder auch wohl Schiff und Gut confiscirt werden dürfen. Indessen scheint hier Alles auf die Umstände anzukommen.

7) Dass ein Schiff von beiden Kriegsparteien Licenzen annehme, kann die Verletzung der Neutralität nicht gut machen, weil dann beide hintergangen sind [159]). Siehe auch den folgenden § 229.

§ 229. Vom Neutralisiren [160]). (S. § 50. Note 17.)

Da der feindliche Handel von den beiderseitigen Kriegsparteien verfolgt wird und feindliche Schiffe und Güter somit bei ihrem Handel, wenn sie vom Feinde ertappt werden, stets der Confiscation ausgesetzt sind, so suchte man dieser Gefahr durch das sog. Neutralisiren zu entgehen, dessen Absicht dahin geht: den feindlichen Handel unter der Maske der Neutralität zu betreiben, indem man durch falsche Papiere, durch Scheinkäufe und Meineide, überhaupt durch schändliche Mittel entweder das feindliche Schiff oder die feindliche Ladung für neutral ausgibt, während der wahre Charakter, der wahre Eigenthümer feindlich bleibt. Falsche Papiere, Documente, Eide können nicht im Stande sein, solchem neutra-

---

158. Robinson II. 162 Fall Hoffnung, Behrens, wo W. Scott das Princip wenigstens andeutete. Dagegen ist im Fall des jungen Ahrend, Knowles bei Robinson V. 14. das Eigenthum confiscirt worden, weil man fand, dass das Schiff kein neutrales, sondern ein Englisches sei.

159. Viele Entscheidungen in Licenzsachen stehen bei Jacobsen l. c.

160. Vergl. bes. Pöhls l. c. 1184 ff.; Jacobsen l. c. 48. 442. 447 ff.; auch Manches in War in deguise or the frauds of neutral flags (London 1805) und in Brown, the mysteries of neutralization; or the british navy vindicated from de charges of injustice and oppression towards neutral flags (London 1806). Mittel dagegen gibt an Jacobsen l. c. und in der Minerva von 1797.

lisirten Schiff und Gut einen neuen völkerrechtlichen Charakter zu begründen und es gegen feindliche Behandlung und Condemnation zu schützen. Ein Gericht darf solches Gewebe von Prävaricationen und Fälschungen zerreissen. Sir W. Scott im Fall der Rosalia und Betty, sowie im Fall des Odin, Kap. Hals.

Es liegt im sogen. Neutralisiren ein Bruch der Neutralität, sofern an diesem Scheingeschäft der neutrale Staat direct oder durch seine Behörden: was fast immer nothwendig ist, Antheil nimmt. Aber auch ohnedem muss der Kriegführende das Recht haben, solches Neutralisiren zu ahnden und zum wenigsten Schiff und Gut zu confisciren. Ja der neutrale Staat sollte sich nicht nur jeder Theilnahme an solchem Neutralisiren enthalten, sondern auch die dabei Thätigen bestrafen. Denn dieselben schänden seinen neutralen Staatscharakter. Es ist eine Neutralisirung ohne Meineid kaum möglich, und selbst da, wo derjenige, welcher als Hauptunternehmer oder Agent dieses Geschäft betreibt, nicht gerade des Meineides beschuldigt werden kann, weil etwa, wie dies vorgekommen ist, die Beamten des neutralen Staats ihm den Eid erliessen und demungeachtet dessen Ableistung attestirten, liegt das schwere Verbrechen des verletzten Amtseides vor.

Nichtsdestoweniger ist das Neutralisiren zu Anfang dieses Jahrhunderts gegenüber den ungeheuren Bedrückungen der Engländer an der Tagesordnung gewesen[161]). Indessen war eben diese zeitweilige Praxis verwerflich und haben namentlich die Engländer stets condemnirt.

---

161. Von der Grossartigkeit des Neutralisirens und von der Gerechtigkeit der desfallsigen Englischen Beschwerden macht man sich einen Begriff, wenn man hört, dass das damalige (bis 1807) Preuss. Ostfriesland, welches eigentlich etwa 100—150 eigene Schiffe hatte, nominell in den damaligen Kriegen 2000—3000 unter Preussischer Flagge in Fahrt hatte. Emden war ein Hauptsitz. Es geschah denn aber auch, dass die Prisengerichte den Ausfertigungen solcher neutralen Beamten keinen Glauben mehr schenkten. — Ein unbedeutender Schuster in der ostfriesischen Stadt Norden machte mit dem Neutralisiren solche Geschäfte, dass 150 Schiffe auf seinen Namen fuhren.

§ 230. Segeln unter fremder Flagge[102].

Im Allgemeinen hängt der Nationalcharakter eines Schiffes von dem Nationalcharakter seines Eigenthümers ab und letzterer wird durch dessen Domicil regelmässig begründet, wenn auch meist noch andere Anforderungen nothwendig erfüllt werden müssen, damit ein Schiff als vollnational erscheine. Siehe § 221 und 222, auch schon § 44.

Wenn indessen ein Schiff auch nur unter der Flagge und mit dem Passe eines fremden Staats segelt, so muss man es doch schon in gewisser Weise als den Nationalcharakter des Landes an sich tragend betrachten, unter dessen Flagge dasselbe fährt. Jedenfalls hat es sich des besonderen Schutzes dieses Staates zu erfreuen und nimmt Antheil an dessen Privilegien in der Fremde, soweit nicht durch besondere Verträge — was allerdings nicht selten der Fall ist (§ 44. Bd. I.) — solche Rechte nur den vollnationalen Schiffen zustehen. Denn sonst gilt ein solches Schiff als Theil der Marine des Staats, dessen Flagge es trägt und wird in allen Beziehungen als das Schiff dieses Landes betrachtet, falls nicht die Landesgesetze selbst in dieser Beziehung Ausnahmen aufstellen, was allerdings nicht selten ist (§ 44. Bd. I.). S. bereits § 215. sub II. 4.

Wenn auch in Friedenszeiten die Ladung an Bord gebracht und registrirt ist als fremdländisches Eigenthum, ebenso wie das Schiff, in der Absicht, fremden Zöllen zu entgehen, so verändert doch die Fahrt unter der fremdländischen Flagge und unter dem fremdländischen Passe den wahren Charakter der Ladung nicht. Man macht hier nämlich einen Unterschied zwischen dem Schiffe, welches durch den ihm von der fremden Regierung verliehenen Nationalcharakter gleichsam an das Land

102. Wheaton, droit intern. Partie IV. ch. I. § 22 (tom. I. p. 332. 33). Jacobsen, Seerecht S. 449. 450. Dieser Seerechtslehrer Jacobsen hat übrigens noch ein ander Werk: Handbuch des praktischen Seerechts der Engländer u. Franzosen (Hamburg 1803—5. 2 Bde.) geschrieben, das aber in seinen allgemeinen Materien in dem späteren Werke von 1815 völlig benutzt ist und übrigens meist nur Engl. und Franz. Prisengerichtsentscheidungen enthält.

gefesselt ist, und den Waaren, deren Charakter nicht ebenso von der Autorität des Staats abhängt. Sir W. Scott sagte in dieser Beziehung: Es ist ausgemacht, dass mehrere Nationen einen Unterschied zwischen Schiffen und Waaren gemacht haben und die Regel des Englischen Admiralitätsgerichts ist diese, dass Flagge und Pass conclusiv sind über die Nationalität des Schiffes, einerlei welches auch der Nationalcharakter des Rheders von demselben sein mag, und umgekehrt nützt auch der neutrale Charakter des Rheders dem Schiffe nichts, wenn es unter feindlicher Flagge und mit feindlichem Passe segelt. Allein Waaren, die auf keine so förmliche Weise durch Documente von Einem zum Andern übergehen, haben eine losere Verbindung mit dem Lande selbst, und im Allgemeinen keinen Charakter, der von demjenigen der Person, welcher sie angehören. verschieden ist [163]).

In Kriegszeiten gelten freilich oft strengere Grundsätze. Aber wenn die Transaction bereits in Friedenszeiten und ohne Erwartung eines bestimmten Krieges stattgefunden hatte, so muss die Ladung, wenn sie nicht derselben Nationalität wie das condemnable feindliche Schiff angehört, nicht mitcondemnirt werden. Beim Ausbruche des Krieges 1803 kamen z. B. Dänische (sowie Schwedische und Preussische) unter Holländischer (und Französischer) Flagge und Pass aus den Französ. Kolonien in Amerika. Nun hafte in dem Holländischen Schiffe Vreede, Kap. Scholtys ein Altonaer Antheil an Schiff und Ladung. Sir W. Scott verurtheilte nur den ersteren, gab dagegen den zweiten frei.

Wenn nun aber beim Ausbruche eines Krieges ein Schiff unter Flagge und Pass des Feindes segelt, so haftet diese Nationalität so sehr an ihm, dass es von der anderen Kriegspartei condemnirt wird, wenn auch bewiesen wird, dass trotz des Passes und der Flagge das Schiff ausschliessliches Eigenthum von Neutralen sei, und noch vielmehr wenn Neutrale nur einen Antheil daran haben. Gegen die Angabe durch Pass und Flagge wird in England überhaupt kein Gegenbeweis zugelassen [164]).

---

163. Robinson's adm. rep. vol. I. p. 1. the Vigilantia vol. V. p. 161 the vrow Anna Catharina. — Dodson's adm. rep. I. 131 the success.

164. So wurde das Altonaer Schiff Oelbaum, Kap. Flindt, welches

Wenn in Kriegszeiten die eine Partei unter neutraler Flagge und mit neutralem Pass segelt, so schützt dies allein sie nicht gegen Aufbringung von Schiff und Gut durch die Kreuzer der Gegenpartei und gegen Condemnation durch das Prisengericht, um so weniger, da selbst das sog. Neutralisiren (§ 229) diesen Schutz nicht verschaffen kann.

§ 231. Besondere Arten des neutralen Verkehrs.

I. Wenn Manche den allgemeinen Grundsatz[165]) aufgestellt haben, dass, abgesehen von allen anderen Beschränkungen, die an sich der Krieg dem neutralen Handel von Rechtswegen auflege, ihnen im Kriege jede neue Art des Handels untersagt sei, welche sie im Frieden nicht bereits betrieben, so ist dieser Satz zwar, namentlich in Englischen Prisengerichten, nicht selten massgebend gewesen, indessen er gilt doch nicht unbedingt in der Praxis, selbst nicht in der Englischen. Ausnahmen wurden namentlich bereits § 226. 227. angegeben.

II.[166]) Zu den erlaubten und von den Kriegführenden nicht zu verhindernden Handelsgeschäften der Neutralen gehören:

1) Assecurationen feindlicher Unterthanen, Schiffe u. Waaren[167]).
2) Desgleichen jeder directe oder indirecte Handel mit Unterthanen der Kriegführenden, dessen Gegenstände keine Contrebandartikel sind und so lange das Eigenthum der Waaren, welche etwa in die Hände des Feindes gerathen, noch nicht an die andere feindliche Partei unwiderruflich übergegangen ist oder resp. so lange, namentlich bei Rückladungen, der feindliche Unterthan definitiv nicht mehr als Eigenthümer angesehen werden kann.

---

beim Ausbruche des Krieges unter Holl. Flagge segelte, von dem Oberadmiralitätsgericht in England condemnirt, obwohl feststand, dass es ausschliessliches Dänisches Eigenthum war. Jacobsen, Seerecht S. 450. 51.

165. Schon Pöhls l. c. 1096 bekämpft diesen Satz, sowie Nau, Völkerseerecht § 197— 199.

166. Vergl. wegen dieser Nummer Heffter § 163 S. 285 ff.

167. J. J. Moser, Versuch über das Europ. Völkerrecht X. 324.

3) Insbesondere nicht bloss jeder Eigenhandel nach einem kriegführenden Staate, bei welchem eine Uebertragung des Eigenthums erst eventuell mit einem dort gesuchten Ankäufer vor sich geht, als auch ein Commissionshandel dahin, wenngleich der Commissionär darauf schon einen Theil des Werthes avancirt haben sollte, denn der Committent bleibt noch immer Eigenthümer der Waare[168]), und man würde geradezu den in neuerer Zeit gewöhnlichsten Handelsverkehr aufheben, wollte man diese Art des Verkehrs den Neutralen versagen[169]). Die Praxis ist nicht selten streng in ihren Ansichten wegen Uebertragung des Eigenthumes. Siehe unten n. 5.

4) Bedenklicher erscheint der active Commissionshandel aus einem feindlichen Lande nach einem neutralen, wo der Absender selbst noch Eigenthümer verbleibt, weil dann nach der bisherigen Praxis der andere kriegführende Staat die Waare selbst noch als feindliches Eigenthum behandeln kann; billiger Weise sollte freilich die Condemnation wenigstens nur gegen Erstattung der darauf von dem neutralen Commissionär erweislich gemachten Vorschüsse erfolgen dürfen.

5) Bei directem Verkauf zwischen Personen eines kriegführenden und eines neutralen Landes wird es auf die unter den Interessenten entscheidenden Privatrechtsnormen ankommen, in wiefern die Waare bis zur Ablieferung noch Eigenthum des Verkäufers bleibt, und wird darnach für die gegnerische Kriegspartei die Eigenschaft einer feindlichen oder neutralen Waare zu bestimmen sein. Freilich ist die Kriegspraxis hier meist sehr hart gewesen[170]). — Dabei fragt es sich namentlich, ob die Prisengerichte sich

---

168. Mittermaier, Grundsätze des Deutschen Privatrechts § 552.

169. Vergl. die richtigen Bemerkungen Jouffroy's l. c. p. 185. Heffter l. c. 286 will, dass ein activer Speditionshandel aus neutralem Lande nach feindlichem Lande, so weit nicht die Grundsätze des Blocaderechts oder der Contrebande entgegenstehen, niemals dem neutralen Absender sein Eigenthum gefährden sollte.

170. Vergeblich verlangt Jouffroy p. 184 auch hier gänzliche Freiheit der neutralen Waare.

gedrungen fühlen werden, eine Eigenthumsübertragung, welche nach kaufmännischer Usanz genügt, für vollgültig zur Anwendung der Condemnation anzusehen und ob sie nicht vielmehr alle Requisite der Eigenthumsübertragung nach den strengen juristischen Regeln verlangen werden. Siehe bereits § 111, § 50 n. 2. Band I. Seite 111. Note 15. S. 309 ff.

6) Sogar Schiffe muss ein Neutraler in einem kriegführenden Staate ankaufen und frei abführen können, ohne dass der Feind darauf Anspruch machen darf, wenn nur der Kauf selbst bona fide geschah und kein blosses Scheingeschäft ist: welche Voraussetzung von allen Fällen dieses neutralen Verkehrs allgemein gemacht werden muss. — — Freilich ist gerade in Bezug auf den Ankauf von Schiffen die Englische und Französische Praxis meist sehr streng gewesen. So verbot, wenigstens zeitweilig, z. B. England durch Cabinetsordre 11. Nov. 1807 den neutralen Ankauf von fremden Schiffen. Wegen Frankreich s. Bd. I. § 50. S. 112.

Der Ankauf eines feindlichen Schiffes in einem blokirten Hafen wird immer als nichtig angesehen, gleichviel durch welche Fonds der Ankauf gemacht ist[171]). Dagegen wurde der Ankauf eines neutralen Schiffes von einem Neutralen in einem blokirten Hafen von Sir W. Scott als gültig angesehen[172]). Vergl. Jacobsen l. c. 694. 95.

§ 232. Dauer des Strafrechts der Kriegführenden.

I. In der Regel sind alle völkerrechtlichen Fehler und Vergehen eines neutralen Schiffes durch Beendigung derselben Reise gesühnt, mag der Schiffer Contrebande oder überhaupt feindliches Gut transportirt oder die Blokade durchbrochen haben oder auf falsche Papiere gesegelt sein oder mag der Ankauf des feindlichen Schiffs ursprünglich auf der ersten Reise noch nicht rechtsbeständig neutrales Eigenthum erwirkt haben etc. [173])

---

171. W. Scott im Fall des Schiffes General Hamilton, Kap. Flinn bei Robinson VI. 62.
172. Im Fall: Potsdam, Gerts.
173. S. u. A. den Fall des Schiffes Randers-Rye bei Robinson VI. 382.

Doch muss die Reise ordentlicher Weise geendet und nicht in Folge einer Havarie abgebrochen oder durch Unwetter etc. nur zeitweilig unterbrochen sein oder gar erst in dem Abbrechen der Reise, in der Veränderung der Reiseroute das Vergehen des Schiffes liegen, denn sonst kann das Schiff noch condemnirt werden [174]). Vergl. Jacobsen 693 ff. — S. bereits § 225. Bd. II. 422.

---

174. Hamilton, Flinn bei Robinson VI. 62. Mit Recht verurtheilte aber Scott das Altonaer Schiff Christiansborg, Kap. van der Weyde (bei Robinson VI. 376), welches in Folge einer Englischen Licenz v. 7. Januar 1807 aus Holland, nämlich von Rotterdam, trotz der Blokade, nach einem neutralen Hafen ausgehen durfte, nämlich nach Smyrna, indessen wegen angeblicher Noth in Alicante (einem damals feindlichen Orte) einlief, dort seine Ladung verkaufte und mit Retouren auf Kopenhagen versegelte. Denn 1) ergaben Journal, Aussagen und Reparaturrechnungen nicht die Nothwendigkeit des Anlaufens des feindlichen Hafens, das Ansegeln war treulos und desswegen schon Condemnation gerechtfertigt. 2) Von Tilgung des Vergehens durch Vollendung der Reise konnte nicht die Rede sein, da ja gerade erst die Abbrechung der ursprünglichen Reise und ausserdem die Retouren aus dem feindlichen Orte, jedes für sich, ein völkerrechtliches Vergehen enthielten, überhaupt aber nur von einer Reise die Rede sein konnte, nämlich der nach Smyrna, die nur durch erwiesene Nothwendigkeit entschuldbar hätte abgebrochen werden können. Doch drückte sich Scott in letzterer Beziehung so aus: der Theorie nach mag man nicht weiter als bis zu der unmittelbaren Reise gehen dürfen; aber wir müssen wissen, dass man in der Praxis weiter gegangen ist, nämlich zu der unmittelbar folgenden Reihe, welche die Gelegenheit an die Hand gab, das Gesetz zu erzwingen.

In Bezug auf Blokadebruch speciell siehe Robinson, adm. rep. II. 128 the Welvaart van Pillaw; VI. 387 the Lisette, sowie Wheaton, droit intern. II. 184. 85 (partie IV. 3 § 28 inf.), schon Bynkershoek (Quaest. jur. pub. lib. I. cap. 2), auf den man sich im Fall des Schiffes Welvaart van Pillaw ausdrücklich berief, sagt: wenn ein Engländer aus Flandern nach Dänemark bestimmt, von einem Holländer in einen Englischen Hafen gejagt wäre und nun von dort aus seine Reise weiter fortsetzte, so scheint es mir, als ob er, bevor er seinen Bestimmungshafen erreicht hat, auf der ganzen Reise noch wegen des ursprünglichen Verbrechens ertappt werden dürfe. Auch sei es einerlei, wohin sich das Schiff geflüchtet habe, ob in einen neutralen Hafen oder in irgend einen anderen,

II. Billiger Weise sollte mit dem Eintritte des Friedens jede weitere Aufbringung und Bestrafung der Neutralen wie auch der bisherigen Feinde sofort gänzlich sistirt werden, so dass namentlich auch alle schwebende Processe niederzuschlagen und die noch nicht verurtheilten Prisen sämmtlich freizusprechen wären; denn der aufbringende und verurtheilende Staat leitet sein Strafrecht nur aus seinem Kriegscharakter, nicht aus seiner Souverainetät her. Dieser Kriegscharakter ist etwas Vorübergehendes und kann dem Staate nur so lange derselbe Krieg führte, Ausnahmsrechte verschaffen. Dies Strafrecht über Fremde ausserhalb seines Gebietes ist das singulärste Privilegium, was nach Völkerrecht ein Staat haben kann und demnach auf das strengste zu interpretiren, sowie auf die engsten Grenzen, namentlich auch der Zeit nach zu beschränken, so dass, da im Augenblicke des Friedensschlusses der Kriegscharakter aufhört, der bisherige kriegführende Staat auch alle Befugniss zur Fortsetzung seines Strafamts verliert. Die Praxis ist bisher meist anderer Meinung gewesen. Ueber die Behandlung der noch nicht condemnirten feindlichen Prisen, pflegt im Friedensschlusse eine besondere, milde Bestimmung enthalten zu sein.

§ 233. Embargo[175]).

I. Embargo[176]) ist die technische Benennung für das Anhalten von Schiffen und deren (so wie anderer) Güter im Hafen oder sonst im Lande. Das Embargo erfolgt durch Verfügung des Souverains des Hafens, und kann dreierlei Art sein, indem es 1) als eine Massregel gegen einen Feind, gegen dessen Schiffe und Unterthanen (siehe n. II.), 2) oder als eine blosse

---

so lange dies eben nicht der Hafen war, woselbst seine Reise endigen sollte. Es ist immer noch dieselbe Reise.

175. Schriften bei v. Kamptz, Literatur des Völkerrechts § 276. Siehe aber bes. de Réal, science du gouvernement, V. 630. Jouffroy l. c. § 31. Nau l. c. § 258 ff. Pöhls l. c. 1164 ff. Jacobsen l. c. 529 ff. sowie die neueste Specialschrift: Karseboom, de navium detentione, quae vulgo dicitur Embargo (Amsterdam 1840).

176. Embargo von dem Span. embargar = anhalten.

Massregel der Vorsicht (siehe n. III.), oder 3) als ein Gewaltstreich gegen neutrale und inländische Schiffe zur Verstärkung der eigenen Kriegsmarine erscheint (siehe n. IV.).

II. Im engeren Sinne und vorzugsweise ist das Embargo der Vorläufer des Krieges, ein Anfang feindlicher Behandlung, wobei es unter Umständen zweifelhaft sein kann, ob es als blosse Repressalie oder bereits als wirklicher Anfang des Krieges auftrete. Löset sich nämlich, sagt Sir W. Scott (bei Robinson V. 246), der unter den Staaten obschwebende Streit noch vor förmlichen Ausbruch des Kriegs durch einen Vertrag, so wird die Anhaltung ein blosses Civilembargo, denn dann bleibt es eine blosse vorläufige Beschlagnahme; es erfolgt keine fernere Disposition über die Schiffe, und mit Lösung des Streites wird alles restituirt. Dagegen wenn das Embargo entweder von Anfang an den Charakter des Kriegsbeginnes hat oder doch nachträglich annimmt, so kann man nicht bei der vorläufigen Beschlagnahme stehen bleiben. Das Embargo nimmt wirklich einen feindlichen Charakter an und es erfolgt in der Regel Confiscation. Zu beiden Arten der Ausübung des Embargo hat nach Völkerrecht jeder Staat die Befugniss. Dabei kann man abstract von dem Staate nicht verlangen, dass er zuvor das Embargo ankündige, dass er warne etc. Es kommt alles auf die Umstände an und in vielen Fällen würde in der Regel gerade eine solche Verwarnung die ganze Massregel des Embargo vereiteln. Freilich haben sich viele Staaten gegenseitig durch Verträge zugesichert, dass ihre Unterthanen beim Ausbruche eines Krieges noch innerhalb 6, oder 9, oder 11, oder 12 oder gar 24 Monate noch frei abziehen können. Indessen wird sich unter Umständen hieran kein Staat kehren, wie es denn die Erfahrung immer gezeigt hat [177].

Indessen steht doch fest, dass in allen christlichen Staaten diejenigen Fremden, welche in unserm Staate bereits Untertha-

177. Nau l. c. § 258 sowie Pöhls S. 1165 giebt diese zahlreichen Verträge an. Der Tractat zwischen Dänemark und Preussen 1818 art. 28 stipulirt 1 Jahr, der zwischen Holland und Mexico 1827 art. 12, 6 Monat und resp. 1 Jahr. — Solche Tractaten legen unmögliche Bedingungen auf.

nenrechte erworben haben, in Bezug auf ihr Eigenthum durchaus sicher sind.

Nicht selten besteht auch beim Ausbruche des wirklichen Krieges das Embargo nur in vorläufiger Beschlagnahme, bis der Staat von Behandlung seiner in den feindlichen Häfen befindlichen Schiffe und Güter Nachricht erhält [178]). Nach der Art dieser Nachricht hebt er dann entweder ganz das Embargo auf, oder er steigert es zur wirklichen Confiscation.

III. Die zweite Art des Embargo, welche darin besteht, dass eine Regierung ihrer Unterthanen Schiffe im Hafen zurückhält, um sie nicht der Gefahr des Krieges und den Chikanen der Kaptoren auszusetzen, vielleicht so lange, bis sie unter Convoy aussegeln können, ist seltener.

IV. Die letzte Art des Embargo besteht darin, dass ein Staat alle brauchbaren Schiffe der Unterthanen, der Fremden, der Neutralen und Bundesgenossen in seinen Häfen anhält, um sie zu einem bestimmten Zwecke in Kriegszeiten zu verwenden. Dies Recht des Embargo steht [179]) nach positivem Völkerrecht jedem Staate zu und ist nicht selten ausgeübt worden [180]). Der Zweck kann verschieden sein, entweder um Transportschiffe zu erhalten oder um die Schiffe kriegsmässig einzurichten oder um Munition, Mannschaften, Vorräthe etc. zu gewinnen. Dabei ist wohl unstreitig die vollste Entschädigung wegen des gesammten Interesses dem Neutralen in allen Fällen zu gewähren, wie dies 1718 und 1732 die Spanier im vollsten Grade thaten, dagegen nicht Frankreich, als es fremde und eigene Schiffe zum

---

178. So sagt schon die Englische Magna-Charta art. 41: Omnes mercatores — si sint de terra contra nos gwerrina, et si tales inveniantur in terra nostra in principio gwerrae, attachiantur sine damno corporum et rerum, donec sciatur a nobis vel Capitali Justiciario, quomodo mercatores terrae nostrae tractentur, qui tunc inveniantur in terra contra nos gwerrina, et si nostri salvi sint, alii salvi sint in terra nostra. Vide Jacobsen S. 531. 32.

179. Réal, science du gouv. IV. chap. 2 letzter Abschnitt.

180. Es ist sehr alt. Das angariare navem des Röm. Rechts (L. 4 D. de veteranis 49. 18) bedeutet schon Aehnliches; angariare von ἀγγαρεία = Zwang. Das Longob. Lehnrecht (II. feud. 56) zählt gleichfalls zu den Regalien: angariae, parangariae, plaustrorum et navium praestationes.

Transport von Truppen für den Ritter von St. Georg nach England 1708 verwandte [181]).

Viele Staaten haben ihre Unterthanen durch besondere Verträge gegen dieses Embargo zu schützen oder ihnen doch eine Entschädigung zu verschaffen gesucht. Diese Verträge siehe bei Nau l. c. § 260 und mit detaillirten Angaben ihres Inhaltes bei Pöhls l. c. 1169. 70.

Dahin gehört denn auch das Matrosenpressen, was sich die Kriegführenden in ihren eigenen sowie in feindlichen Häfen und auf offener See gegen neutrale, einheimische und feindliche Schiffe erlauben, um ihre Kriegsmarine zu ergänzen. Es rechtfertigt sich dergleichen selbstredend nur im Falle der äussersten Noth. Indessen herrscht notorisch das Matrosenpressen in der Praxis und selbst die vielen Verträge haben bis jetzt wenig dagegen geschützt.

§ 234. Beschränkungen des neutralen Seefrachtverkehrs [182]).

I. An sich und abgesehen von den bisherigen Beschränkungen ist zwar im Ganzen der Frachtverkehr der Neutralen

---

181. Als die Gesandten von Schweden, Dänemark und Holland nach aufgehobenen Beschlag Entschädigungen verlangten, antwortete Louis XIV.: er habe sich nur des Rechts bedient, welches alle Souveraine in denen von ihnen abhängigen Häfen hätten und er wäre nicht schuldig, wegen der Zeit, so lange sich die Schiffe hätten aufhalten müssen, eine Entschädigung zu geben, da man ihnen ausserdem in den Staaten des Königreichs nichts Nachtheiliges zugefügt hätte. Nau l. c. § 260.

182. Heffter § 164—166 S. 286 ff. Pöhls S. 1112—28. O. Manning 203—280. Wheaton, droit intern. partie IV. chap. 3 § 19—23 (II. p. 100 — 138). Pando 472 — 84. Ortolan II. 74. Nau § 175 ff. u. § 187 ff. sowie die betreffenden Abschnitte der bereits § 220 Note angegebenen Schriften; besonders auch: Le traité d'Utrecht reclamé par la France ou coup d'oeil sur le système maritime de Napoléon Bonaparte. (Leipz. 1814) pag. 26 sq. Siehe auch Wheaton, histoire du droit des gens (2. ed. Leipz. 1846) an m. O., bes. periode 2. § 10, 12; periode 3. § 13, 14, 15, 18; period. 4—10, (tom. II. 31—106) sowie M. Furneaux, abridged history on the principal treatises of peace with reference to

nach neutralen wie feindlichen Gebieten frei. Indessen wird doch diese Freiheit noch durch zwei Schranken eingeengt, über deren Mass man allerdings bis zur Gegenwart in Theorie wie nun besonders in Praxis nicht einig geworden ist. Es entstehen hier die beiden völkerseerechtlichen Cardinalfragen: 1) über die Behandlung von feindlichen Gütern auf neutralen Schiffen und 2) über die Behandlung neutraler, an sich unverbotener Güter auf feindlichen Schiffen durch die Kriegsmächte.

Es haben sich hierüber seit dem Mittelalter neben einander stehende und sich vielfach widerstrebende Systeme gebildet, ohne dass man jetzt schon sagen könnte, dass Eines derselben schon zur Ausschliessung der andern in der Praxis gelangt wäre oder sich nur in der Theorie zur ausschliesslichen Herrschaft erhoben hätte. Vielmehr stehen die verschiedenen Systeme noch neben einander und durchkreuzen und bekämpfen sich gegenseitig, indem jedes in Theorie und Praxis seine mächtigen Vertreter und Vertheidiger findet, ja indem in der Praxis die Staaten zu verschiedenen Zeiten nicht bloss, sondern nicht selten gleichzeitig das eine wie das andere Princip, je nach den Umständen als für ihr Benehmen leitend erklärt und geübt haben. Siehe n. II—V.

II. Das eine System besteht in der Maxime: feindliches Gut, wo es sich findet, auch auf neutralen Schiffen, wird confiscirt; dagegen ist neutrales Eigenthum auch in feindlichen Schiffen gesichert, abgesehen von Contrebande. Dem entspricht die Parömie: „Frei Schiff, unfrei Gut" auf der einen und: „Unfrei Schiff, frei Gut" auf der andern Seite.

Der Satz, welcher allerdings auf dem Grundsatze der Gerechtigkeit: suum cuique, ruht, ist zuerst im Consolato de

---

the question of the neutral flag protecting the property of the enemy (London 1837). Fr. X. v. Moshamm, über die neuesten Ansichten, nach welchen die auf neutralen Schiffen geladenen Güter behandelt werden (Landshut 1808). Ferd. Conte Tucchesi-Palli principi di dirittu publ. marittimo (Neapel 1841).

Mare c. 276 [183]) und galt überhaupt im Mittelalter und zwar bis zum 17. Jahrhundert fast unumschränkt. Besonders haben die grossen Italienischen Freistaaten diesen Satz zur Anerkennung gebracht. Bereits 1221 wird er anerkannt im Vertrage zwischen Pisa und Arles sowie 1351 in den Tractaten K. Eduards III. von England mit den Seestädten Biscaya's und Kastiliens, ferner in dem Vertrage K. Heinrichs IV. von England mit Johann Herzog von Burgund von 1406, sowie in dem Vertrage Englands mit Genua von 1460, und der betreffende Artikel dieses letzteren Vertrages wurde vielfach in spätere Verträge aufgenommen; Tractat zwischen Eduard IV. v. England und dem Herzog v. Bretagne s. 1476, zwischen Heinrich VII. von England und demselben 1486, zwischen Heinrich VII. von England und Philipp v. Oesterreich 1495, zwischen England und Dänemark 1699. Ferner in den Schreiben Ludwigs XI. v. Frankreich an den König von Sicilien (bei Leibnitz, Codex jur. gent. prod. n. XVIII) wird dieser Satz als ein usus in hoc occidentali mari indelibiliter observatus erklärt, und Grotius (de jur bell.) führt bereits vom Jahre 1438 eine Niederländische Entscheidung für die Freiheit der neutralen Waaren auf feindlichen Schiffen an. Endlich haben sich die bedeutensten Publicisten bis in das 18. Jahrhundert hinein dafür erklärt, wie Gentilis, Hisp. advoc. I. 27, Grotius, Loccenius, Vattel, Heineccius, Bynkershoek, Jacobsen (Seerecht 546. 47), Robinson, ja selbst Wheaton etc. für dessen Anerkennung entschieden.

Desshalb betrachten denn jetzt Grossbritanien und einzelne andere Staaten diesen Satz als die eigentliche Regel des Völkerrechts [184]), wovon nur durch Vertrag eine Abweichung

---

183. Alii 273 oder 261 und in der Pardessuschen Ausgabe cap. 231. cf. Pardessus collection des lois marit. tom. II. p. 303; Engelbrecht, corp. jur. naut. S. 337.

184. Wegen dieser Behauptung berufen sich die Engländer hauptsächlich auf die Anerkennung dieses Satzes im Consulat l. c. Aber das Consulat ist ja kein Normgebendes Gesetz für das internationale Verhalten der Staaten, und wenn die Staaten in ihrer früheren Vereinzelung die Grundsätze des Consulats anwandten, so geschah dies nicht in der Ueberzeugung von einer rechtlichen Verpflich-

begründet oder wie die Engländer sagen: wogegen nur durch Vertrag privilegirt wird. Namentlich hat auch Spanien die Grundsätze des Consulats von jeher wenigstens als Regel befolgt und besonders in seinem neuesten Kaperreglement 1780 festgehalten, wenn es auch durch die in diesem § genannten Verträge mit andern Staaten nicht selten sein System modificirt hat.

III. Nur zeitweilig hat dann ein ganz anderes System geherrscht, was aber eigentlich nur von Frankreich und zum Theil Spanien adoptirt wurde. Darnach hiess es in Frankreich seit circa 1400: Feindliches Schiff wird mit allen darauf befindlichen selbst neutralen Gütern confiscirt, — eine Maxime, welche man nach dem Vorgange von Demornac auf eine vermeintliche Analogie des Röm. Rechts stützte —, und sogar ferner: Neutrales Schiff verfällt, wenn es feindliche Güter geladen hat [185]). Erst in dem Utrechter Tractate liess Frankreich diese Strenge fahren, doch nur zum Schein, denn der Vertrag mit den Hansestädten 1716, so wie 1769 führte das alte strenge System zum Theil zurück, von welchem die Hansestädte erst im Vertrage 1789 sich befreien konnten. Doch wurde bereits 21. Oct. 1744 zu Gunsten der Dänen, Niederländer und Schweden in einem Gesetze, die Freiheit der neutralen Schiffahrt ausgesprochen und der Tractat mit Nordamerika vom 23. Juli 1778 und zum Theil das Prisenreglement v. 26. Juli 1778 art. 1. bewilligte den Neutralen, frei Schiff, frei Gut, also unbeschränkte Freiheit des Handels mit Ausnahme der Contrebande [186]), doch wurde

tung, sondern nach politischer Wahl, wovon kein Staat wieder abzugehen gehindert ist. Heffter l. c.

185. Ordon. 7. Dec. 1400. Art. 3, Reglem. 1543. Art. 42. Edit du mois de mars 1584. art. 69. Declaration du mois de fevr. 1650. art. 6. Ordon. de la marine 1681. art. 7. tit. des prises. Arrêt du conseil v. 26. Oct. 1692, durch welches das Schiff St. Jean Baptiste deshalb verurtheilt wurde, sowie v. 23. Juli 1704.

186. Doch ist das Reglement nicht bestimmt und detaillirt genug in Bezug auf unsere Frage, wurde aber so interpretirt. Auch widersprach das Franz. Regl. vielfach den Bestimmungen des Vertrages mit Dänemark. Siehe Hennings, Sammlung von Staatsschriften Thl. II. S. 119.

wohl dadurch der alte Grundsatz: Unfrei Schiff, unfrei Gut nicht aufgehoben. Indessen wurde 9. Mai 1793, weil England die neutrale Flagge nicht respectirte, das Reglement wieder aufgehoben, doch nicht das alte strenge Recht, sondern das Princip des Consulats (siehe n. II.) eingeführt und demnach nur die feindliche Ladung confiscirt, das Schiff aber freigegeben und dem Schiffer die Fracht bezahlt, sowie eine Entschädigung für den Aufenthalt bewilligt. — Entsetzlich hart war das Decret v. 29. Nivosa 1798. — Sodann trat noch mancher Wechsel ein, bis zuletzt 1812 Napoleon den Grundsatz: frei Schiff, frei Gut, als einen immer (!) von Frankreich befolgten proclamirte [187]).

Es ist nach dem bisherigen bei dem fortwährenden Schwanken der Franzosen nach Massgabe ihres momentanen Interesses [188]), kaum möglich, anzugeben, was ihr System sei [189]).

IV. Seit dem 17. Jahrhundert hat sich mehr und mehr ein anderes System geltend gemacht, das vorzüglich in neueren Zeiten unter den mittleren und namentlich nördlichen Seemächten zu einer gewissen Herrschaft gelangt ist, ohne dass man aber auch dies als die allgemein gültige Satzung des Völker-

---

187. Memoire sur les principes et les loix de la neutralité à Paris 1812 im Moniteur vom 8. Mai 1812.

188. Freilich liessen sich hier überhaupt sehr häufig die Staaten einzig durch ihr einseitiges Interesse bestimmen, Jenkinson, discours sur la conduite du gouv. 1757.

189. Doch haben sie in folgenden Tractaten den Grundsatz, dass die Flagge das Gut decke, anerkannt: mit Spanien 1659, im Utrechter Tractat, im Aachener, im Pariser Frieden 1763; mit England 1667, sowie zu Utrecht 1713, Aachen 1748, Paris 1763, sowie auch 1786; mit Holland zu Nimwegen 1678, zu Ryswik 1697, Aachen 1748; mit Dänemark im Tractat 1742 Art. 28; mit Nordamerika im Tractat 1778; mit Russland 1787; mit Hamburg 1789. Aber selbst nach dem Tractat Frankreichs mit Texas 1839 25. Sept. Art. IV. gilt zwar der Satz: Frei Schiff, frei Gut, aber auch eben so sehr: Unfrei Schiff, unfrei Gut, und nur dann findet eine Ausnahme statt, wenn die Ladung von neutralen Gütern in feindliche Schiffe: avant la déclaration de guerre ou avant qu'on eût connaissance de cette déclaration dans le port d'où le navire est parti, erfolgt ist. — Einige von seinem allgemeinen Principe abweichende Verträge Frankreichs siehe sub n. IV. dieses §.

rechts ansehen dürfte, besonders da die bedeutendste Seemacht, England, vielfach dagegen gekämpft und Frankreich nicht bloss, sondern selbst Russland schwankend gewesen sind.

Der Hauptsatz ist hier der, dass die neutrale Flagge auch die feindliche Ladung schütze, und legt sich nieder in der Parömie: Frei Schiff, frei Gut (le pavillon couvre la cargaison), während man in Betreff der neutralen Güter auf feindlichen Schiffen (siehe desswegen besonders n. V. dieses §) schwankt und bald mit richtiger Consequenz auch hier die Freiheit des neutralen Guts verlangt: Unfrei Schiff, frei Gut, oder sich die Confiscation von solchem neutralen Gut gefallen lässt: Unfrei Schiff, unfrei Gut (la robe d'ennemi confisque celle d'ami)[190].

Zuerst wurden dahin: frei Schiff, frei Gut, verschiedene Verträge mit der Ottomanischen Pforte, so von Frankreich 1604[191]), von den Niederländern 1612 abgeschlossen. Ebenso der Vertrag zwischen England und Portugal 1642 Art. 11 und 1654 Art. 23; zwischen England und Frankreich 1655 Art. 25; England und Schweden 1656 Artikel 2; England und den V. Niederlanden 1668 Art. 10. u. 1674 Art. 6. 7; England und Frankreich 1677 Art. 6; ferner zwischen Frankreich und den Hansestädten 1655 Art. 2. 3; Portugal und Niederland 1661 Art. 12; Frankreich und Niederland 1662 Art. 35; Schweden und Niederland 1675 Art. 6. Sodann gründen sich namentlich die neueren Verträge der Europ. Mächte (besonders Englands, Dänemarks, Schwedens, Frankreichs, Niederlands) mit den Nord-

---

190. Alles zusammengefasst liegt in der Franz. Parömie: le navire couvre *et* (*ou*) confisque la cargaison, je nachdem man et oder ou setzt.

191. Flassan, diplom. Franç. II. 226. Nach diesem Vertrage Frankreichs mit der Pforte Art. 10. wird 1) frei Schiff, frei Gut, anerkannt, und 2) qu'ils (les sujets de la France) ne puissent être pris sous ce pretexte (nämlich dass sie sich auf feindlichen Schiffen befänden), ni leurs facultés confisquées, à moins qu'ils ne soient trouvés sur vaisseaux en courses etc., also findet keine Confiscation statt, wenn sich neutrale Güter auf feindlichen Kauffahrern befinden, mithin ist wenigstens die Regel: Unfrei Schiff, frei Gut. Heffter l. c. § 166 Note berichtet hierüber falsch, wie er denn überhaupt das Französ. System, namentlich das ältere, sowie die vielfachen Schwankungen desselben nicht recht auffasst.

afrikanischen Staaten Algier, Tunis und Tripolis auf den Grundsatz: dass das Schiff die Ladung decke.

Aber es ist wohl zu merken, dass bei ausbrechenden Kriegen die Seemächte oft gegen die Bestimmungen dieser Tractate handelten, namentlich wenn dieselben mehr als Abweichungen ihres eigentlichen Systemes in dieser Beziehung erschienen, namentlich Frankreich (siehe n. III), Spanien, welches überall nur dann die neutralen Schiffe schonen wollte, wenn die Engländer (in den betreffenden Kriegen) ein Gleiches thäten [192]), England, gegen welches namentlich seit dem Kriege von 1778, aber auch schon in früheren Zeiten grosse Beschwerden erhoben wurden [193]).

Im Ganzen haben aber Frankreich wenigstens in neueren Zeiten mehr oder weniger, sodann namentlich die V. Niederlande vielfach auf die Herrschaft des Princips von der Freiheit des neutralen Handels, besonders durch vertragsmässiges Zugeständniss, hingearbeitet. Auch England hat vielfach hierin Concessionen gemacht in den bereits angegebenen Verträgen. Sodann wurde wenigstens der Grundsatz: frei Schiff, frei Gut von der sog. bewaffneten Neutralität von 1780 und zwar nicht bloss gegen die ihr beitretenden Nationen, sondern zu Gunsten aller Nationen oder doch derjenigen anerkannt, welche kein entgegengesetztes Princip aufstellen würden [194]).

---

192. Hennings l. c. S 37 u. 38. In zweifelhaften Fällen erklärten die Span. Gerichtshöfe, dass das Interesse Spaniens, seinen Feinden allen möglichen Abbruch zu thun, der Sicherheit der neutralen Schiffahrt vorzuziehen sei. Nau § 180.

193. Englische Instruction der Kriegsschiffe 1776, Kaperreglement 1777, Kaperinstruction 1778, sowie gegen Spanien 1780. In den Hamb. Adresscomtoir-Nachrichten von 1779 werden mehrere Confiscationsfälle angeführt, unter anderen die der Ladung des Dänischen Schiffes les quatres frères gegen den Vertrag mit Dänemark. Von den Grundsätzen, nach denen solche Fälle England zu entscheiden beliebte, finden sich schon Spuren in den Laws, ordinances and institutions of the admiralty etc. (London 1746. 2 vol.) Vergl. Nau § 180 in f.

194. Siehe Erklärung der Kaiserin von Russland an die Höfe von London, Versailles und Madrid 26. Febr. 1780. — Jene vom

Es änderte auch demgemäss Grossbritanien zum Theil seine Kaperinstructionen und bewies sich nachgiebiger gegen die Neutralen. Aber mit dem Ausbruch des neuen Französ. Seekriegs fanden die Neutralen wieder gleiche Beschwernisse. Der Dän. und Schwedische Handel wurde sehr gehindert und die beiden Souveraine dieser Reiche fanden anfangs bei Russland keine Neigung zur Wiederherstellung der Convention von 1780. Erst als der Kaiser von Russland seine gegen Frankreich abgeschickten Truppen zurückgezogen hatte, kam den 16. Dec. 1800 die Convention zur Herstellung der bewaffneten Neutralität zwischen Russland, Dänemark, Schweden und 18. Dec. Preussen zu Stande, welche den Grundsatz von 1780 wiederholt. Aber England arbeitete dem mit aller Macht entgegen, nachdem es bereits 1794 mit Nordamerika einen Tractat abgeschlossen, in welchem das feindliche Eigenthum am Bord neutraler Schiffe als gute Prise erklärt wurde, wogegen sich der Tractat zwischen Nordamerika u. Preussen[195]) 1799 Art. 12 in dieser Beziehung in vorsichtiger Absicht unbestimmt genug ausdrückt. Und der Tractat zwischen Grossbritanien und Russland von 1801 stürzte das System der bewaffneten Neutralität über den Haufen, denn dort wird Art. 3. das feindliche Eigenthum auf neutralen Schiffen gleichfalls

---

König von Dänemark an dieselben Höfe 8. Juli 1780. — Die Convention zwischen Russland u. Dänemark zur Sicherung der neutralen Schiffahrt und Handlung 9. Juli 1780, dieselbe Convention zwischen Russland und Preussen 8. Mai 1781, Russland und Schweden 1. August 1780, Russland u. Portugal 1782 13. Juli, Russland und Oesterreich 9. Oct. 1781. Sicilien trat den 10. Febr. 1783 bei und durch die Congressacte von 1781 Nordamerika. Auch ist eine Bestätigung derselben Grundsätze zu finden in den Tractaten Russlands mit Dänemark 8. Oct. 1782 Art. 17, mit Frankreich 11. Januar 1787 Art. 27, und mit Neapel 17. Januar 1787 Art. 18. Vergleiche Nau l. c. § 182. Wheaton, histoire, period. III. § 15.

195. Artikel 12 des Vertrags dieser beiden Mächte von 1785 erklärt: Frei Schiff, frei Gut; ohne die Maxime unfrei Schiff, unfrei Gut. Siehe bei Wheaton droit intern. II. 117 ff. die detaillirte Correspondenz zwischen Preussen und Nordamerika vor Eingehung des neuen Vertrages von 1799.

für gute Prise erklärt, wenn auch mit Ausnahme des Falles, wo die Neutralen die Producte oder Fabrikate des feindlichen Landes schon erworben hätten und für ihre eigene Rechnung transportirten: welchem Tractate Dänemark und Schweden bald beitraten. Zwar ist dieser Tractat für Russland wohl als annullirt anzusehen; es vernichtete dieses Reich die Seeconvention von 1801 und proclamirte 1807 allerdings wieder das Princip der bewaffneten Neutralität. Aber nichtsdestoweniger muss man behaupten, dass seit dem ersten Jahre dieses Jahrhunderts das System dieser bewaffneten Neutralität nicht mehr in entschiedener Wirksamkeit verblieben ist, wenn man auch dreist behaupten darf, dass seit fast 200 Jahren die Praxis der Mittelseemächte sich bestimmt zu jenen Principien von der Freiheit der neutralen Fahrt hingeneigt hat. Die ungeheuern Ausnahmezustände in den Seekriegen dieses Jahrhunderts, die Napoleonische Continentalsperre, das Englische Blokirungssystem etc. waren zwar bloss Extreme und einzig Massregeln der Verzweiflung; sie können nirgends als eine wirkliche Praxis des Seerechts erscheinen; aber sie haben doch dazu gedient, die Entstehung einer bestimmten allgemeinen Rechtspraxis zu verhindern. Es gibt noch keine allgemeine Praxis in diesem Zweige des Seeverkehres.

Nordamerika ist zwar im Allgemeinen geneigt gewesen, die Freiheit der neutralen Schiffahrt anzuerkennen, doch in neuester Zeit mit dem Vorbehalte, dass dies Recht nur bei Kriegen gegen solche Gegner gelten sollte, welche jenes System gleichfalls beobachteten[196]).

Preussen erklärt feindliches Eigenthum in neutralen Schiffen gesetzmässig für frei und sanctionirte dies Princip durch seinen Beitritt zur bewaffneten Neutralität von 1780 und 1800 und durch seinen Tractat mit Dänemark 1818[197]).

Die drei nordischen Mächte haben übrigens auch in

---

196. So die schon erwähnten Verträge mit den Central- und Südamerik. Staaten seit 1824, mit Preussen 1818. Siehe Wheaton, histoire l. c.

197. S. auch Preuss. Declaration etc. 30. April 1780. Fernere Erkl. 3. Nov. 1781. Nähere Erläut. 8. Dec. 1781 Art. 4. Preuss. Allg. Landrecht I. 9. § 213.

ihren neuesten Kaperverordnungen die Grundsätze der bewaffneten Neutralität festgehalten[198]).

V. Neutrale Güter auf feindlichen Schiffen werden schon nach dem Consulat c. 273. n. 3. 4. nicht confiscirt, sondern gegen ein angemessenes Lösegeld (selbst auf Credit) freigelassen und nur dann nach dem Hafen aufgebracht, wenn der Befrachter nicht sofort zahlen kann oder nicht als zahlungsfähig bekannt ist oder sich nicht ranzioniren will, in welchem Fall aber der Befrachter dem Kaptor ausser dem Lösegeld die Fracht zu zahlen hat, als ob die Ladung an dem Bestimmungsort geführt wäre. Dieser Grundsatz galt überhaupt in den älteren Zeiten. Ferner Autoritäten wie Vattel und Lampredi sind dafür gewesen. Doch wich man in den Französ. Ordonnanzen von 1538, 1543 und 1584 davon ab und erklärte neutrale Güter am feindlichen Bord für gute Prise. Zwar bestimmte die Französ. Declaration 1650 das Gegentheil, aber die Marineordonnanz von 1681 führte das alte strenge Recht wieder ein. Pothier, de la proprieté n. 96 und Valin, comment. sur l'ord. de la mar. liv. III. tit. 9. des prises Art. 7. Dasselbe strenge Princip wurde bereits im 17. Jahrhundert vielfach in Verträgen festgesetzt, indem man mit dem Schiffe die ganze Ladung für confiscirbar erklärt, ohne Unterschied ob sie ganz oder theilweis neutral sei. So Tractat zwischen Spanien und Holland 1650 Art. 13, England und Portugal 1654 Art. 23, der Pyrenäische Friedenstractat 1659 Art. 19, der Vertrag zwischen Portugal und den V. Niederlanden 1661 Art. 24[199]).

---

198. Russ. Reglement 1787 und Declar. 6. Mai 1789. — Dänisches Regl. 18. März 1810 Art. 8. 9. — Schwed. Regl. 21. Jan. 1804, wobei jedoch Schweden seine Unterthanen hinsichtlich Englands, auf seinen Tractat mit diesem Lande von 1661 Art. 11 verweist, nach welchem feindliches Eigenthum am Bord neutraler Schiffe confiscirt wird.

199. Ebenso nach Tractat Spaniens mit Portugal 1778 arg. Art. 9, Frankreichs mit Dänemark 1742 Art. 28, mit Holland 1739 Art. 23; Hollands mit Sicilien 1753 Art. 28, mit Amerika 1782 Art. 9. 11. 12; Englands mit Frankreich 1667 Art. 8, mit Holland 1674 Art. 8; Dänemarks mit Sicilien 1748 Art. 16. 20, mit Genua 1789 Art. 5. 9; Nordamerikas mit Columbien 1824 Art. 13, mit Brasilien 1828 Art. 15, mit Centralamerika 1825 Art. 15. Siehe

Doch milderte man häufig diese Strenge dahin, dass man die schon vor bekannt gewordener Kriegserklärung auf feindliche Schiffe geladenen neutralen Güter von der Confiscation befreite. So im Tractat zwischen England und Holland 1674 Art. 8, zwischen Frankreich und Nordamerika 1778. Art. 14, zwischen Grossbritanien und Frankreich 1786 Art. 29, Nordamerika und Holland 1782 Artikel 12. Auch sind nicht selten Termine festgesetzt, nach deren Ablauf angenommen werden soll, dass der Neutrale die Kriegserklärung gewusst habe [200]).

Die bewaffnete Neutralität stellt nur den Grundsatz auf: frei Schiff, frei Gut, ohne über die hier erörterte Frage zu entscheiden [201]). An sich kann es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass aus der vertragsmässigen Sanction des einen Grundsatzes: frei Schiff, frei Gut, noch keineswegs von selbst auch die Adoption des anderen Satzes: unfrei Schiff, unfrei Gut, also Confiscation der neutralen Waaren auf feindlichen Schiffen folge, sowenig als dieses im umgekehrten Falle zulässig sein würde. Doch hat sich Nordamerika [202]) diesen

---

auch Dän. Prisenregl. 1810 Art. 8. 9. — Doch enthalten manche dieser Verträge die oben im Texte genannte Milderung. Nordamerika knüpft in diesen Verträgen an die Herrschaft des Grundsatzes: frei Schiff, frei Gut, die Bedingung, dass umgekehrt die feindliche Flagge das Gut confiscabel mache. Siehe auch die folg. Noten.

200. Siehe diese Vertragszeitbestimmungen bei Pöhls l. c. Seite 1126. Note 5.

201. Auch die Verträge der Nordischen Mächte von 1801 mit England lassen dies unentschieden, obwohl sie den Grundsatz feststellen, dass feindliches Eigenthum in neutralen Schiffen nicht frei sei. Ebenso im Tractat Spaniens mit Amerika 1795. 1819; Frankreichs mit Holland 1678 Art. 22, mit England 1786 Art. 20, mit Russland 1787 Art. 27, mit Hamburg 1789 Art. 2; Preussens mit Nordamerika 1785 Art. 12, mit Dänemark 1818; Russlands mit Dänemark 1782 Art. 17, mit Sicilien 1787 Art. 18, mit Schweden 1801 Art. 21; Amerika's mit Schweden 1783 Art. 7. So auch Franz. Reglem. 26. Juni 1778 Art. 1. Preuss. Erläuterung 8. Dec. 1781 Art. 4. Wegen Amerika's siehe die vorletzte sowie die folgende Note.

202. Doch ist es in Nordamerika in einer Entscheidung ausgesprochen, dass die Ladung ihren neutralen Charakter nicht verliere dadurch,

Zusammenhang zwischen beiden Sätzen in den in der Note 199. genannten Verträgen stipuliren lassen, und es ist zu fürchten, dass man da, wo das nationale Interesse allzusehr spricht, in den Prisengerichten nur allzuleicht das Eine aus dem Andern folgern werde. Freilich scheint sonst die Sache sehr klar. Denn wenn man auch wirklich einräumt, dass der Kriegführende feindliches Gut, wo er es findet, confisciren darf, so darf er dies doch gewiss nie mit Verletzung der Rechte Dritter, hier der Neutralen und ihres Eigenthumes thun. Heffter l. c.

England, welches den Satz, dass das Schiff die Ladung decke, eigentlich nie angenommen, befolgt consequent den Grundsatz, dass neutrales Eigenthum am Bord eines feindlichen Handelsschiffes nicht confiscabel sei; doch folgt die Ladung dem Schiffe, wenn dieses auf einem Betruge ertappt ist und beide denselben Eigenthümer haben [203]). Der Kaptor erhält aber nur dann Fracht vom neutralen Gute, wenn er es wirklich an den Bestimmungsort, mag dies nun der nominelle oder der reelle, zuletzt doch vom Eigner beabsichtigte sein, brachte [204]).

VI. Der Theorie nach kann allerdings ein Streit sein, ob die neutrale Flagge das feindliche Gut decke. Denn es collidiren hier die Souverainetäts- und Schutzrechte der neutralen Staaten mit den Souverainetätsrechten und Privilegien der kriegführenden Mächte. Desswegen mag man die Frage hier so oder so entscheiden und nach den besonderen Umständen mag der neutrale oder der kriegführende Staat Recht haben, wenn auch überhaupt nur im äussersten Falle dem Kriegführenden ein Recht zustehen sollte, die Schutz-

---

dass sie in einem feindlichen Schiffe verschifft wurde; jedoch war Amerika damals nicht kriegführende Macht und dann möchte die Ansicht der Gerichtshöfe eben wegen jener neueren Verträge sich geändert haben. Fall der Nereide. Siehe Phillips, treatise on the law of insurance p. 147. — Wheaton l. c. erklärt sich sehr energisch für unsere Ansicht: Unfrei Schiff, frei Gut.

203. Donna Marianna. Dodson, reports p. 94.

204. Fortuna, Tadsen bei Robins., reports IV. 278 sq. Diana, Bunke ibid. V. 67.

rechte souverainer Staaten zu beeinträchtigen, soweit dadurch nicht eine gewisse Kriegshülfe gewährt wird. Jedenfalls verlangt aber die Majestät der neutralen Souverainetät, dass der Kriegführende das feindliche Gut in neutralen Schiffen unangetastet lasse, wenn diese unter Convoy[205]) des neutralen Staats segeln, ebenso wie feindliche Güter im neutralen Gebiete zweifelsohne gegen alle feindlichen Angriffe geschützt sind. Nur Kriegscontrebande können hier eine Ausnahme machen, denn in deren Zusendung liegt ein Bruch des neutralen Charakters selbst.

Dagegen kann es theoretisch kaum einem Zweifel unterliegen, dass neutrales Gut überall neutrales bleiben müsse, wo es sich auch findet, selbst auf feindlichen Schiffen, falls es nur nicht Contreband ist. Schiff und Ladung bilden keine solche juristische Einheit, dass überall das eine das Schicksal des anderen leiden müsste. Die Freiheit wie die Confiscation des Einen und des Anderen hängt von anderen, bisweilen sehr verschiedenen Gründen ab. Selbst das am Bord eines feindlichen bewaffneten Schiffes befindliche neutrale Eigenthum sollte frei sein[206]).

Wegen der Wirkungen des Segelns eines neutralen Schiffes unter feindlichem Convoy siehe § 236.

---

205. Doch wohl nur bei einem Convoy durch Staatskriegsschiffe, nicht durch Kaper. Siehe § 236. — Nau l. c. § 186 will den Kriegführenden einzig das Recht lassen, zwar nicht feindliches Privataber doch feindliches Staatseigenthum auf neutralen, ohne Convoy segelnden neutralen Schiffen gegen Zahlung der Fracht zu confisciren.

206. So entschied man auch, wenigstens in Bezug auf die neutralen Güter in einem feindlichen bewaffneten Kauffahrteischiffe, in Nordamerika (Cranch's reports IX. p. 388 the Nereide), sowie in einem neuen 1818 entschiedenen Falle. Wheaton, droit intern. II. 105 191 (part IV. 1. § 22. 31), wogegen S. W. Scott gerade mit Bezug auf die Nordamerik Entscheidung im Fall der Nereide die entgegengesetzte Ansicht aufstellte. Dodson's adm. rep. I. p. 443 the Fanny.

§ 235. Durchsuchungsrecht gegen neutrale Schiffe[207].

I. Begriff. — Von dem Durchsuchungsrechte (droit de visite et de recherche) zur Unterdrückung des Sklavenhandels ist bereits oben § 215 Bd. II. S. 351 gesprochen. Hier soll nur noch von dem Rechte der Kriegführenden zur Durchsuchung neutraler Schiffe während eines Krieges gehandelt werden. Das Recht heisst auch Untersuchungs- oder Visitationsrecht.

II. Begründung. — Seit alten Zeiten und schon im Consulat steht das auch nach heutigem positiven Völkerrecht unzweifelhafte Recht der Kriegführenden Mächte fest, durch ihre Kriegsschiffe und Kaper neutrale Schiffe auf offener See und in den Gewässern der beiden Kriegsparteien zu untersuchen, um sich über den neutralen und völkerrechtsgemässen Charakter derselben zu vergewissern. Da aber ohne dasselbe ein Seekrieg kaum mit einigem Nachdruck geführt werden könnte, indem einfach durch das Aufziehen einer falschen neutralen Flagge sich die feindlichen Schiffe gegen alle kriegerischen Massregeln des Gegners schützen möchten, so scheint das Durchsuchungsrecht zugleich in der Natur des internationalen Rechtslebens begründet. Alle Glieder des Europ.-Amerikanischen Staatensystems erkennen den Krieg als das letzte Rechtsmittel zur Schlichtung völkerrechtlicher Streitigkeiten an; sie müssen damit zugleich die einzelnen nothwendigen Massregeln desselben sich gefallen lassen. Eine dieser für den Seekrieg nothwendigen Massregeln ist aber das Durchsuchungsrecht[208]. Jeder Staat, der überhaupt den Krieg völkerrechtlich anerkennt, muss auch dies Durchsuchungsrecht anerkennen.

---

207. Pöhls l. c. 1171 ff. Heffter § 167 ff. Ortolan II. 203 ff. Oke Manning 350 ff. Pando 549 ff. Nau § 163 ff. und § 214 ff. Wheaton droit intern. part. IV. ch III. § 29. (II. 185 ff.)

208. Naturrechtlich suchen das Recht zu vertheidigen Vattel, droit des gens II. 8. § 114. Chitty, treatise p. 190. Galiani l. c. I. c. 10. § 5. Lampredi l. c. § 12. Azuni l. c. II. c. 3. Art. 4. Hübner, de la saisie des bat. neut. I. 227. Tetens l. c. 128. Nau l. c. § 163. auch Wheaton l. c. de Martens, droit des gens § 317. 321. Klüber, droit des gens § 293. — Dagegen sind

In der Praxis ist denn auch einzig Streit über die Ausführung und Ausdehnung dieses Rechts.

III. Räumliche Schranken. — Das Recht darf selbstredend nur in den Gewässern der Kriegführenden sowie auf offener See geübt werden. Unstatthaft ist dessen Ausübung wie überhaupt jede andere kriegerische oder auch nur polizeiliche Handlung von Seiten der Kriegführenden im Gebiete neutraler oder befreundeter Staaten, ja selbst der Bundesgenossen, wofern diese nicht ausdrücklich oder stillschweigend die Erlaubniss oder Genehmigung ertheilen [209].

Die im exemten Gebiete wie überhaupt alle unter Kränkung der Neutralität gemachten Prisen müssen doch nur auf Reclamation des gekränkten neutralen Staates, wieder herausgegeben werden; denn ohne diese Reclamation erscheinen sie als gute Beute [210].

Kaper dürfen nach dem gewöhnlichen Gebrauche der Seestaaten nicht in die Flüsse des Feindes innerhalb der durch Seetonnen bezeichneten Grenzen eindringen und Schiffe angreifen, widrigenfalls sie als Seeräuber behandelt werden [211].

IV. Alle Kauffahrteischiffe sind der Durchsuchung unterworfen, nicht aber Kriegsschiffe, sowie auch wohl nicht andere Staatsschiffe, deren unverfänglicher Charakter in die Augen springt. Die blosse Kriegsflagge kann aber noch kein Schiff zum Kriegsschiffe machen [212].

Pöhls l. c. 1172. Bornemann, over de brugelige Visitation af skibe, og convoyen (Kopenhagen 1801; auch Deutsch). Rayneval, de la liberté des mers. I. p. II. ch. 16. p. 154. — Bes. gut vertheidigt es Sir W. Scott im Fall der Maria bei Robinson, rep. I. 360.

209. Heffter l. c. S. 295. Jacobsen, 585.

210. Heffter l. c. Jacobsen 584. v. Kaltenborn, Kriegsschiffe auf neutralem Gebiet (Hamburg 1850) S 37. Wheaton, droit intern. II. 88. 89. Robinson, adm. rep. III. Cas de l'Etrusco; Wheaton, reports III. 447. the Anne.

211. Heffter l. c. v. Martens, essai conc. les armateurs § 18.

112. Vergl. Verhandlungen darüber bei v. Martens, Erzählungen merkw. Fälle etc. II. S. 1, sowie O. Manning p. 370. Pando 564. Heffter 295. 96. Note.

V. Nur die Befehlshaber der bewaffneten Land- und Seemacht und insbesondere die Führer der Kriegsschiffe und Kaper der kriegführenden Mächte, während der Dauer des Krieges, dürfen das Recht ausüben; doch ist in Verträgen bisweilen auf den Gebrauch der Kaper gegen einzelne Staaten verzichtet, wie dies in den Verträgen Grossbritaniens mit den nordischen Mächten von 1801 in Bezug auf convoyirte Schiffe der Fall war.

VI. Spezieller Zweck ist Feststellung der völlig unverletzten Neutralität wie nach den allgemeinen Grundsätzen des positiven Völkerrechts, so nach den besonderen Verträgen der durchsuchenden Kriegspartei mit dem neutralen Staate. Also wird durchsucht: 1) um die Neutralität des Schiffes selbst festzustellen; 2) der Ladung; 3) um das Dasein von Contrebandartikel aufzudecken; 4) um etwaniger Verletzung der Blokade zu überführen; 5) um etwanige gänzliche oder auch nur theilweise Ladung von feindlichem Eigenthum zu entdecken, soweit nicht der Satz unter den beiden Mächten gilt: Frei Schiff, frei Gut; 6) um das Vorhandensein feindlicher Personen, Depeschen etc. darzulegen.

VII. Demnach soll durch die Untersuchung ermittelt werden: 1) die Nationalität des Schiffes; 2) die Beschaffenheit, Herkunft, Bestimmung, sowie der spezielle Eigenthumscharakter der Ladung; 3) die Nationalität der Bemannung, wofern nicht etwa diese vertragsmässig durch die Nationalität des Schiffes gedeckt wird, wie z. B. Frankreich dergleichen Verträge und zwar zuletzt mit Texas 1839 abgeschlossen hat; 4) die Reise, der Curs des Schiffes.

VIII. Das gewöhnliche Verfahren der Anhaltung und Untersuchung ist nach der Mehrzahl der hierüber geschlossenen Verträge, welche sich vorzüglich dem Pyrenäischen Frieden zwischen Spanien und Frankreich von 1659 Art. 17 als Muster angeschlossen haben, folgendes[213]:

---

213. Heffter l. c. 297. Pöhls S. 1175. v. Martens l. c. § 20. 21. Namentlich stimmen damit die Utrechter Verträge überein, sowie die übrigen Verträge des 18. und 19. Jahrhunderts. Siehe z. B. Vertrag zwischen Amerika u. Preussen 1785 u. 1799 Art. 15. Frankreich und England 1786 (1787) Artikel 31. Russland und Sicilien 1787 Art. 20. Russland und Portugal 1787 Art. 25. Amerika und

Der kriegführende Theil gibt dem zu durchsuchenden Schiffe ein Zeichen, Signal, seinen Lauf innezuhalten (coup d'assurance, semonce). Das Signal besteht entweder in einem blinden Kanonenschuss, im Aufziehen einer Flagge, im Zurufen oder wie es sonst möglich ist. Darauf nähert sich das Durchsuchungsschiff auf ganze oder (nach besonderen Verträgen) halbe Kanonenschussweite und sendet von da eine Schaluppe mit geringer Zahl von Leuten (zwei, drei, vier etc.) an Bord des fremden Schiffes oder man begnügt sich auch bisweilen, den fremden Schiffer mit den Seebriefen zu sich kommen zu lassen.

IX. Der fremde Schiffer muss durch die Schiffspapiere sich in Betreff des n. VI. und VII. Gesagten ausweisen. Wegen dieser Papiere siehe bereits oben § 222 Bd. II. S. 391, sowie § 45 Bd. I. S. 90 ff.[214]) Es sind aber von wesentlicher Wichtigkeit folgende Papiere: 1) die etwanigen Ursprungscertificate über Schiff und Gut; 2) die Connossemente und Certepartien; 3) das Schiffsmannschafts-Verzeichniss; 4) das Reisejournal; 5) möglichst genaue und officielle Beweise über den neutralen Charakter des Eigenthums an Schiff und Gut; 6) die Pässe und 7) etwanige anderweitigen Certificate über die Reise, den Curs des Schiffes.

Wegen der Nothwendigkeit des einen oder anderen Papieres kommt es zuförderst auf die speziellen Verträge an. Freilich sind die Staaten, besonders die grössern, meist sehr willkürlich, ja masslos in ihren dessfallsigen Forderungen gewesen. Siehe oben § 222 und ganz besonders § 45.

Indessen wenn in Verträgen nichts Genaueres festgesetzt ist, was für Papiere vorgelegt werden sollen und von welcher Beschaffenheit sie sein müssen: so entspricht es nicht bloss der

---

Spanien 1795 Art. 18. Amerika und Frankreich 1800 Artikel 19. Amerika und Schweden 1816 (ratificirt 1818) arg. Art. 12. Preussen und Dänemark 1818 Art. 19. — Merkwürdiger Weise enthalten die beiden Conventionen der bewaffneten Neutralität von 1780 und 1800, abgesehen vom Convoy (siehe § 236) keine Bestimmungen hierüber, und selbst die Russisch-Englische Convention 1801 Art. 4. spricht direct nur von convoyirten Schiffen.

214. Siehe auch Jacobsen, Seerecht S. 22. 67. 87. 410 ff., der auch manche Vorsichtsmassregeln angiebt. Pando 566.

Billigkeit, sondern auch schon allen vernünftigen Anforderungen des strengen Rechts: dass die Papiere genügen, durch welche man, nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die genügende Ueberzeugung von der Unverfänglichkeit der Neutralität von Schiff und Gut sich zu verschaffen vermag[215]. Auf subtile Beweisgründe sollte es nie ankommen; am wenigsten der zufällige Mangel des einen oder des anderen Papiers schon eine Schuld begründen. Freilich die Praxis, wie gesagt, war hierin meist sehr streng und sogar peinlich. Siehe oben § 222 und 45. In der Regel kann, dies ist grundsätzlich festzuhalten, nach Billigkeit und Recht nicht verlangt werden, dass ein Fremder, hier das fremde Schiff, alle Rechtsformen und Förmlichkeiten gerade unseres Staats, hier des kriegführenden, in Betreff der Beweise über Schiff und Gut erfüllt habe und alle einzelne Documente desshalb wie die Unterthanen herbeischaffe. Der Fremde muss hier überall billig und nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen beurtheilt und behandelt werden.

X. Erst wenn sich aus den Papieren selbst oder aus dem Verhalten des Schiffes oder der Mannschaft der Verdacht einer Unrichtigkeit in der einen oder anderen Hinsicht ergiebt, darf der Untersuchung eine weitere und schärfere Ausdehnung gegeben und Schiff und Ladung selbst durchsucht werden.

XI. Wenn sich aber auf das Signal das fremde Schiff anzuhalten weigerte oder wenn es gar z. B. durch Aufstecken aller Segel etc. augenscheinlich zum Entfliehen sich anschickte, so hat der Durchsuchende das Recht, augenblicklich Gewalt anzuwenden. Doch wird in der Regel erst nur ein scharfer Schuss in die Segel und Masten des renitirenden Fahrzeuges geschickt und erst dann, wenn es auch hierauf nicht anhält, auf das Schiff selbst geschossen.

---

215. Vergleiche Heffter l. c. Besonders hat sich die Französische Prisenpraxis neuerer Zeit unter dem Einflusse der noblen und billigen Requisitorien von Portalis zu diesen vernünftigen Grundsätzen bekannt. Arges ist dagegen der Englischen Prisenpraxis in dieser Beziehung nachzusagen. Siehe v. Martens l. c. § 21. Entscheidungen von Portalis stehen auch in (Jacobsen) Entscheidungen der Pariser und Londoner Prisengerichte (1802 Altona).

XII. Findet der Durchsucher Alles in Ordnung der Art, dass er das Schiff nicht geradezu aufbringen zu dürfen glaubt, so muss er das Schiff ungehindert weitersegeln lassen und darf ihm in der Regel keinen besonderen Curs vorschreiben[216]).

§ 236. Schutz durch Convoy[217]).

I. Begriff. — Convoy besteht in Schutz von Kauffahrteischiffen durch sie begleitende Kriegsschiffe. Es erfolgt derselbe in der Regel gegen Seeräuber und gegen Feinde. Wenn aber in einem Kriege die Neutralen ihre Handelsschiffe unter Convoy segeln lassen, so hat dies namentlich den Zweck, diese Schiffe möglichst gegen alle Beschwerlichkeiten des Durchsuchungsrechtes sowie auch namentlich überhaupt gegen die Uebergriffe der Kaper zu sichern; freilich ist das Recht der Befreiung der unter neutralem Convoy segelnden neutralen Kauffahrer von der Durchsuchung (§ 235) bis jetzt keineswegs so allgemein anerkannt,

---

216. Utrechter Tractaten überhaupt und namentlich zwischen England und Frankreich 11. April 1713 Art. 24. und viele andere Verträge aus dem vorigen und diesem Jahrhundert.

217. Pöhls l. c. 1197—1219, wo sich viele geschichtliche Erörterungen aus den letzten Seekriegen finden. Jouffroy 237 ff. Nau § 169 ff. Heffter § 170. Wheaton, droit intern. part. IV. 1. § 29. 30, bes. 32. (II. pag. 185 ff. 192 ff.) Wheaton, histoire II. 76—86. O. Manning 355. Ortolan II. 215 sq. — Siehe auch bereits oben § 70. Bd. I. 182.

Spezialschriften: Die Streitigkeiten Englands mit Schweden und Dänemark 1798 — 1800 riefen folgende Schriften hervor: J. F. W. Schlegel, sur la visite des vaisseaux neutres sous convoi, trad. du danois par Mr. de Juge (Kopenhagen 1800, Lond. 1801), worin hauptsächlich Sir W. Scotts desfallsige Entscheidung (bei Robinson, adm. report. I. 340 the Maria) angegriffen wurde, während selbige einen Vertheidiger fand in A. Croke, remarks on Mr. Schlegels work upon the visitation etc. (London 1801). — Bornemann, Over de brugelige Visitation af neutrale Skibe og Convoyen (Kopenhagen 1801, auch Deutsch Leipzig 1801). Siehe auch schon Hug. Grotius, Inleyding tot holland. Rechtsgelerdheit, book III. 22. p. 201 ff.

dass es als ein unbestrittenes und sich von selbst verstehendes Recht in der Praxis von jedem einzelnen Staate beansprucht werden dürfte.

II. Bisherige Uebung[218]). — Die Königin Christine von Schweden, durch die Convoyinstruction vom 16. August 1653, stellte zuerst den Grundsatz auf, dass die Commandanten des Convoys die Durchsuchung der unter ihrem Schutz segelnden Schiffe nicht leiden sollten.

1654 10. Aug. erklärten die Generalstaaten v. Holland, dass wenigstens die Staatsschiffe, nicht aber die Kauffahrer des Convoy's von der Durchsuchung frei sein sollten und 1656 3. Sep. instruirten die Amsterd. u. Rotterd. Admiralität ihren Commandeur Ruyter dahin, dass er den Englischen Kriegsschiffen nur gestatten solle, mit den unter seinem Schutz befindlichen Schiffen höflich zu sprechen, dagegen solle er jede weitere Untersuchung abweisen: was zwar die Generalstaaten missbilligten, doch Ruyter fast ebenso instruirten. Auch blieb Holland im Ganzen bei dem Satze stehen, dass Convoy von Durchsuchung frei sei, wie denn noch 1762 der Holl. Kapitain Dedel eine Englische Fregatte mit Gewalt zurückwies und desshalb in einer Resolution 20. Sep. 1762 die Billigung der Generalstaaten erhielt. Dasselbe Princip wollte 1779 der Holl. Admiral Byland mit Gewalt durchsetzen, indessen wurde sein Convoy von den Engländern aufgebracht[219]). Dennoch stellten 1781 26. Januar in einem Placat die Generalstaaten von Holland gesetzlich das Princip auf, dass ihre eigenen Kaper und Kriegsschiffe keine Durchsuchung von den unter Convoy segelnden neutralen Schiffen vornehmen dürften, wenn der Commandant des Convoy das Nichtvorhandensein von Contrebande in den Schiffen ganz bestimmt versichere. Aehnliche Bestimmungen enthalten das Russ. Reglement 1787 Art. 13; das Schwedische 1788 Art. I. § 8; das Dän. 4. Mai 1803 Art. 17; indessen beschränkte ein neues Schwedisches Reglement 21. Juni 1804 dies dahin, dass sich die Schwedischen Schiffe unter Convoy die Durchsuchung nur durch Staatsschiffe, nicht durch Kaper gefallen zu lassen brauchten.

---

218. Vergl. bes. Pöhls l. c. S. 1199 ff.

219. v. Martens, Erzählungen merkwürdiger Fälle aus dem Völkerrecht II. 15.

Besonders aber wurde die Frage auf Veranlassung der Widersetzung von Dänischen und Schwedischen Convoys gegen Englische Durchsuchung in den Jahren 1798—1800 angeregt. 1798 nämlich brachten die Engländer zwei Schwedische Konvois [220]), die eine unter Graf Wrangel, die andre unter Baron Cederström, auf und condemnirten sie. 1799 dagegen setzte der Dänische Kapitain van Dockum im Mittelmeere die Befreiung seines Convoy gegen die Durchsuchung der Engländer glücklich mit Gewalt durch [221]), wogegen im Sommer 1800 der Dänische Kapitain Krabbe im Kanal, doch nach einem heftigen Kampfe mit dem ganzen Convoy (1 Fregatte, Freya, und Kauffahrern) von den Engländern aufgebracht wurde (durch 4 Fregatten, 1 Brig und 1 Luppen). Doch gab England nach einem heftigen Notenwechsel Alles wieder heraus, wogegen freilich Dänemark seine Convoys suspendirte, und indem die Entscheidung der Rechtsfrage ausgesetzt blieb [222]).

In Verträgen wird der Fall des Convoy und seiner Wirkungen erst spät Erwähnung gethan. Die erste bewaffnete Neutralität 1780 enthält noch nichts davon. Aber bereits der Tractat zwischen Russland und Dänemark v. 8. Oct. 1782 art. 18. 19 setzt fest, dass die Erklärung des Commandeurs des Convoys von dem Nichtvorhandensein der Contrebande überall genügen und gegen Durchsuchung von Kapern wie von Kriegsschiffen schützen müsse, und dasselbe stipulirte seitdem Russland mit Oesterreich 1. Nov. 1785 art. 13, mit Frankreich 11. Jan. 1787 art. 31, mit Portugal 9. Dec. 1787 art. 25. 26 und 16. Dec. 1798 art. 22, mit Sicilien 5. Jan. 1787 art. 20. 21 und mit Schweden

---

220. Wheaton, droit int. IV. 3. 227. v. Martens, Erzählungen I. 299. Jacobsen, Seerecht 577. Fall Maria, Paulsen bei Robinson I. 340. Auch nicht zu Gunsten der Hanseatischen Ladungsinteressenten machte Scott eine Ausnahme. Fall Elsabe, Maas, bei Robinson V. 173, in welchem letztern Falle übrigens entschieden wurde, dass der Staat das Recht habe, aus politischen Gründen eine durch die Prisenacte an sich begründete Beute frei zurückzugeben. Robinson V. 18. Jacobsen 541. 555.

221. Doch veranlasste dies zwischen dem Englischen und Dänischen Kabinette einen Notenwechsel.

222. Das Ende war die vorläufige Konvention zwischen England und Dänemark, 29. Aug. 1800.

1. März 1801 art. 24; ferner Preussen mit Nordamerika 1785 art. 14, 1799 art. 14 und 1828, sowie mit Dänemark 1818 art. 19; sowie ferner Nordamerika mit Holland 1782 art. 10, mit Schweden 1783 art. 12, sowie mit den südamerikanischen Staaten, nämlich mit Columbia 1824 art. 20, mit Centralamerika 1825 art. 22 und mit Brasilien 1828 art. 22, endlich Frankreich mit Texas 1839 art. 5 [223]).

Gerade veranlasst durch die Englische Behandlung der Dänischen Fregatte Freya und deren Convoy lud dann Russland die Nordischen Mächte zur Aufrechthaltung der Rechte der Neutralen von Neuem ein und die Convention zur sogenannten Herstellung der bewaffneten Neutralität, Decbr. 1800, zwischen Schweden, Dänemark, Russland, der einige Tage später auch Preussen beitrat, setzte fest: dass die Erklärung des, das convoyirende Kriegsschiff commandirenden Officiers, dass die neutralen Schiffe keine Contrebande am Bord hätten, gegen Durchsuchung schützen müsse.

Da zeigte sich endlich England nachgiebiger, wusste aber so glücklich zu unterhandeln, dass dieser Satz durch die Russisch-Englische Convention v. 5. Juni 1801 art. 4, der auch Schweden und Dänemark beitraten, dahin modificirt wurde: dass Schiffe unter Convoy zwar von Kapern gar nicht angehalten und untersucht werden dürfen [224]), wohl aber, wenigstens in gewisser Weise, von Kriegsschiffen. Es sendet nämlich das Schiff der kriegführenden Macht eine Schaluppe an Bord des convoyirenden und die Officiere legitimiren sich gegenseitig gegen einander. Findet sich Alles in Ordnung, so darf weiter nicht visitirt werden Dazu ist

223. In diesem Artikel V. des Vertrags zwischen Frankreich und Texas heisst es: La visite ne sera permise qu'à bord des bâtiments qui navigueraient sans convoi; il suffira, lorsqu'ils seront convoyés, que le commandant du convoi déclare, verbalement et sur sa parole d'honneur, que les navires placés sous sa protection et sous son escorte appartiennent à l'état dont il arbore le pavillon, et qu'il déclare, lorsque les navires seront destinés pour un port ennemi, qu'ils n'ont pas de contrebande de guerre.

224. Vielmehr dürfen Kaper mit Gewalt zurückgewiesen werden.

nur ein Recht vorhanden, wenn ein motif valable de suspicion vorhanden ist.

England hat demnach bis jetzt nicht das Princip, sondern nur eine Milderung der strengeren Visitation der convoyirten Schiffe bewilligt, nämlich zeitweilig; denn England wird sich gewiss nicht mehr durch die Bestimmungen jener Seeconvention von 1801, nach den Ereignissen und Seekriegen der späteren Jahre bis 1814, vertragsmässig hier gebunden halten.

III. [225]) Wiewohl nun kein allgemeines gleiches Einverständniss der Mächte über den Grundsatz besteht und gar viele der ihn unbedingt oder modificirt festsetzenden Verträge im Laufe des jetzigen Jahrhunderts wieder gelöset sind: so scheint doch der Schutz gegen Durchsuchung neutraler Schiffe durch Convoy so sehr in der Natur des internationalen Rechtslebens im Allgemeinen, besonders aber so sehr in der Souverainetät jedes neutralen Staates, in der neutralen Würde, Ehre, Majestät und Glaubwürdigkeit begründet, dass es nur als eine selbstsüchtige und völlig ungerechtfertigte Anmassung der grösseren Seestaaten und namentlich Englands erscheint, wenn sie den Schutz durch Convoy nicht respectiren, wenn sie den gewissenhaften Aussagen der Kriegsbefehlshaber der neutralen Mächte keinen Glauben schenken wollen: was mir immer als eine solche Beleidigung des neutralen Staats erscheinen mag, dass desshalb überall ein kriegerisches Auftreten des neutralen gerechtfertigt ist. Siehe aber n. IV.

Mit Recht sagt Nau l. c.: Da Convoy die offene Garantie der Regierung sei, so könne die Uebereinkunft für keinen Theil ungerecht sein, dass nämlich alle Schiffe aller Nationen, welche unter Bedeckung eines bewaffneten Fahrzeuges ihrer Regierung passiren, durch die Aussage des Chefs des convoyirenden Kriegsschiffes, dass keine Contrebande am Bord des Schiffes seien, von aller Untersuchung befreit seien.

Uebrigens nur Kriegsschiffe, nicht Kaper [226]) scheinen

225. Vergl. Heffter l. c. § 170 in f.; auch Nau § 171.

226. Dies ist möglich in dem Falle, dass ein Staat zwar mit einem andern Staate (Amerika mit Frankreich) Krieg führt und gegen diesen

mir, nach der bisherigen Einrichtung der letztern, als Escorte eines Convoy die gehörige Garantie darzubieten und einen hinlänglichen die Majestät und Glaubwürdigkeit des neutralen Staats repräsentirenden Charakter an sich zu tragen, um das Recht der convoyirten Fahrzeuge auszuschliessen.

IV. Doch versteht es sich von selbst, dass der neutrale Staat die unter Convoy zu stellenden Handelsschiffe vor der Absegelung der genauesten officiellen Inspection unterwerfen und die Führer der Bedeckung mit authentischen Legitimationen versehen müsse.

V. Auch können füglich nur diejenigen Schiffe auf die Befreiung von der Durchsuchung Anspruch machen, welche ausdrücklich und bestimmt, nach geschehener officieller Inspection, von der absendenden Staatsgewalt die Erlaubniss unter dem Convoy segeln zu können erhalten haben, nicht diejenigen, welche sich dem Convoy eigenmächtig oder erst unterwegs zufällig angeschlossen haben [227]).

VI. Selbst diejenigen Schiffe, welche unterwegs von der Bedeckung sich trennen oder abgetrennt werden, können sich auf das Recht der Befreiung nicht berufen. Doch wird eine zufällige zeitweilige Trennung auf offener See in der Regel nichts ändern und auch nicht einmal Verdacht begründen können. Dagegen ist eine dauernde Abtrennung ganz besonders geeignet, bei demnächstiger Betretung durch die Kriegführenden solche Schiffe als besonders verdächtig zu behandeln, namentlich, wenn sie in der Nähe verdächtiger Küsten, Inseln oder auch auf einer in jener Zeit von verdächtigen oder gar feindlichen Kauffahrern frequentirten Passage betroffen werden oder gar keine durch höhere Gewalt erweislich bewirkte Deviation vorliegt etc.

VII. Endlich kann füglich eine Verification der Schiffe ver-

Kaperbriefe gibt, aber gegenüber einem dritten Staate (Dänemark), welcher wieder mit einem anderen Staate (England) Krieg führt, neutral ist. So im Jahre 1807. Siehe n. VIII. dieses §.

227. Heffter, l. c. § 170, der mit Recht erklärt, dass aber von einem Recht auf Confiscation solcher eigenmächtig oder zufällig unter den Convoi gekommenen Schiffe nicht die Rede sein kann, sondern nur von einer Durchsuchung derselben. Ortolan l. c. II. 237

langt werden, wenn sie durch Zufall oder absichtlich mit anderen Schiffen zusammengerathen oder vermengt worden sind [228]).

VIII. Das freiwillige Segeln eines neutralen Schiffes unter feindlichem Convoy scheint aber demselben unbedingt einen feindlichen Charakter zu geben, das neutrale Schiff muss hier dass Schicksal der feindlichen Schiffe theilen, denn es hat durch seinen eigenen Fehler seinen neutralen Charakter verloren [229]). S. § 237. Note 235.

Als in dem Dänisch-Englischen Kriege von 1807 einige Dänische Briggs bei Norwegen einen ganzen Convoy des Feindes nahmen, so waren darunter viele Nordamerikanische Schiffe, von denen einige aus der Ostsee direct nach Amerika bestimmt waren. Die Amerikaner behaupteten nun, dass sie sich ihres Kriegstandes mit Frankreich wegen und nicht aus irgend einer Rücksicht gegen Dänemark, unter den Convoy eines Kriegführenden begeben hätten. Jacobsen l. c. will aber auch hier mit Recht die Regel festhalten [230]), denn es findet hier, trotz obiger Einrede, immer eine Verletzung der reinen Neutralität statt. Sir W. Scott verurtheilte in den oben genannten Schwedischen Convoyfällen auch die Hanseatischen Ladungsinteressenten, indem man annehmen müsse, dass diesen die Instructionen des Convoyführers wegen des beabsichtigten Widerstandes bekannt waren. Um so mehr muss also die Condemnation erfolgen, wo dieser Widerstand von Seiten eines feindlichen Covoi sich überall von selbst versteht. Durch das Eintreten in eine solche Convoygemeinschaft unter einer feindlichen Flagge begibt man sich

---

228. Vergl. Heffter § 170 in f. Ortolan II. 231.

229. Namentlich streng ist Oke Manning 369. Wheaton, droit int. II. 192. (partie IV. c. 3. § 31 in f.) Wheaton, reportes II. 409. the Atalanta. Jacobsen, Seerecht 140. 141. Mit Recht unterschieden die Nordamerikanischen Gerichte bestimmt 1) zwischen dem Falle, wo bloss neutrale Güter am Bord eines feindlichen Kriegsschiffes sich befinden, 2) von dem Falle, wo ein neutrales Schiff unter feindlichem Convoy segelt. Wheaton, droit intern. l. c. und oben § 234 in f.

230. Wenn auch, setzt er hinzu, der König v. Dänemark, aus Freundschaft für die V. St. v. Nordamerika, in Folge der ministeriellen Verwendung einige der Schiffe oder deren Ertrag restituiren würde.

gegenüber dem Kriegführenden in eine kriegerische Stellung, und gerade dadurch, dass neutrale Schiffe an dem Convoyzuge theilnehmen, gewinnt der Convoy an einen gewissen grösseren kriegerischen Charakter. Schon durch die grosse Anzahl der Schiffe lässt sich die andere Kriegspartei abschrecken von Verfolgung etc. Kurz es liegt hier mehr oder weniger eine unmittelbare Theilnahme an einem feindlichen Manöver vor.

Damit stimmt denn auch das Dänische Prisenreglement von 1810 überein, indem es für gute Prisen erklärt: „les vaisseaux qui malgré que leurs pavillons fussent considérés comme neutres aussi bien pour la Grand-Bretagne que pour les puissances en guerre avec cette nation, se sont servi de convois anglais, soit dans l'Atlantique, soit dans la Baltique." In den Nordamerikanischen Beschwerden wegen jener Capturen durch Dänemark werden zwar diese Bestimmungen der Dänischen Verordnung als einseitige Bestimmungen gegen das bisherige Völkerrecht bezeichnet und Wheaton (droit intern. II. 192—204; partie IV. 3. § 32) sucht weitläufig das vermeintliche Unrecht Dänemarks zu beweisen [231]). Aber der Nordamerikanische Patriotismus liess hier in egoistischer Weise das allgemeine Recht vor dem individuellen Interesse hintenansetzen, und nach langen Unterhandlungen ist es den Nordamerikanern, nämlich erst im Jahre 1830, einzig möglich gewesen, von dem Dänischen Kabinete eine ganz allgemeine Entschädigungssumme zu Gunsten der reclamirenden Eigenthümer zu erlangen, indem dabei die Vertheilung dem Nordamerikanischen Staate allein überlassen wurde. Man sieht, Dänemark erkannte die Nordamerikanische Prätension nicht als rechtsbeständig an und gab sein eignes strenges, aber gerechtes Princip durchaus nicht auf, wie es denn in dieser Convention express heisst, dass cette convention fut déclarée n'avoir d'autre object que de mettre fin à toutes réclamations, et ne pouvoir être jamais invoquée par la suite par l'une ou l'autre des partie comme un précédent ou une règle pour l'avenir" [232]).

231. Auch Ortolan II. 233—37 ist milder Ansicht; ebenso Heffter § 171 Note, doch ohne Rücksicht auf den bestimmten Fall.

232. Wheaton ou comte de Schimmelmann 1828. de Martens,

Zufälliges und zwar zeitweiliges durch die Umstände gebotenes oder gar mit Gewalt erzwungenes Segeln unter feindlichem Convoy, kann aber füglich dieselbe Wirkung nicht haben, rechtfertigt aber jedenfalls die Aufbringung und vorläufige Beschlagnahme, denn der Neutrale wird sich auch in solchem Falle allemal erst vor dem Prisengerichte zu rechtfertigen haben. Sir W. Scott erklärte das Segeln unter Convoy, im Falle es durch eine unvorhergesehene Verlegenheit, die ein Schiff auf der See überfällt, erfolge, für keinen Grund zur Condemnation des einzelnen neutralen Schiffes und dessen Ladung, selbst wenn der Convoy wegen Widersetzung gegen die Durchsuchung aufgebracht worden war. Fall Elsabe bei Robinson V. 173.

§ 237. Aufbringung und Beschlagnahme [233]).

I. Bei der Durchsuchung setzt sich jedes Schiff der Beschlagnahme und Wegführung (Aufbringung) aus:

1) Wenn es sich der Untersuchung thätlich wiedersetzt oder auch nur zu widersetzen Anstalt trifft [234]). Franz. Ordonn.

---

nouveau recueil tom. VIII. 350. Elliot, American diplomatic code vol. I. 453. — Freilich liegt in dem Vorbehalt zugleich, dass auch die Nordamerikaner ihr vermeintliches Recht nicht aufgegeben haben.

233. Heffter l. c. § 171. S. 301 — 303. Pöhls l. c. 1176 ff. Nau § 166. 167.

234. Doch war Sir W. Scott in dem Falle der Spanischen Schiffe La purissima Conception und St. Juan Baptista (bei Robinson V. 33), welche behaupteten, sie hätten die Englischen Schiffe für Barbaresken gehalten, hätten bloss deshalb die Böte nicht an Bord kommen lassen und hätten nach Rückkehr der sich damit begnügenden Böte, einfach nur versucht zu entfliehen, — so billig zu erklären: er glaube nicht, dass ein blosser Versuch vor der Besitzergreifung zu entfliehen, je so angesehen werden könne, als folge darauf eine Condemnation. Ferner auch wenn die Spanier die Erklärung der Engländer, dass England zwar mit Frankreich und Holland, nicht aber mit Spanien in Krieg verwickelt sei, bezweifelt, also aus Furcht vor einem vermeintlichen feindlichen Kreuzer geflohen wären, so läge immer

de l. m. 1681. art. 12 tit. des prises. Dän. Prisenregl. 1810. art. 11. Schwed. Regl. 178S. I. § 6. Span. Ordonnanz 1718. art. 13.

2) Das Recht der Sicherung gegen Durchsuchung durch Convoy ist noch so precär und namentlich von England, ausser in Folge besonderer Verträge, so wenig anerkannt, dass bisher im Fall eines Widerstandes das Geleitsschiff sammt dem ganzen Convoyzuge aufgebracht worden ist. Siehe § 236 n. II. in med. bes. die Noten.

Auch das Segeln eines neutralen Schiffes unter einem feindlichen Convoy (§ 236 n. VIII.) ist immer verdächtig und begründet in der Regel Confiscation [235]).

3) Wenn das Schiff oder die Ladung sich nicht sofort als neutral legitimiren kann. Siehe § 234.

4) Wenn es sich im Fall eines offenbaren Zuwiderhandelns gegen die Rechte eines Kriegführenden in Betreff einer Blokade (§ 224) oder wegen Zuführung verbotener Waaren oder feindlicher Güter (s. aber § 234), Mannschaften und Depeschen befindet (§ 225).

Indessen wenn das Schiff nicht selbst oder die ganze Ladung des Schiffes der Confiscation unterworfen ist, also wenn nur ein Theil der Ladung unter die verbotenen Waaren gehört oder feindliches Gut ist, so soll in der Regel der Kaper und resp. das Kriegsschiff der durchsuchenden Macht sich mit der Wegnahme dieser Güter begnügen und das Schiff ungestört weitersegeln lassen, falls die Schiffe der Kaptoren ohne Beschwerde diese Güter fassen können und falls nicht anderweitiger Verdacht einer Confiscation auch der übrigen Ladung oder des Schiffes vorliegt. Nau § 167. Siehe n. II. u. § 225, bes. n. IX.

5) Selbst wenn sich auch nur begründeter Verdacht einer oder der anderen Unrichtigkeit ergiebt; also insbesondere:

---

ein entschuldbarer Irrthum vor. Die Kaptoren hätten also ihre Beschuldigung nicht gehörig dargethan. Jacobsen l. c. 579. 80. 743. Acton rep. II. 31 the Topax, Capt. Nicholl.

235. Siehe bereits oben § 236 n. VIII. So strenger Meinung ist auch O. Manning. Einen absoluten Confiscationsgrund will darin nicht sehen Heffter und ähnlich Wheaton l. c. und Ortolan II. 233—37.

6) Wenn sich keine oder doppelte oder unvollständige Schiffspapiere, z. B. auch am Bord des Convoyschiffs in den Händen des Commandeurs, vorfinden, oder wenn der Kaper keine Markbriefe hat[236]), oder

7) wenn der Schiffer oder gar der Commandeur des Convoys die Schiffspapiere ganz oder theilweis vernichtet, geschehe es durch Verbrennen, Zerreissen, Ueberbordwerfen etc. Mag sie vor oder bei oder nach der Kaptur geschehen sein, immer ist sie im höchsten Grade Verdacht erregend und strafbar, so dass die Prisenreglements die Strafe der Confiscation des Schiffes und der Ladung darauf setzen und zwar in der Regel ohne zu untersuchen, ob das vernichtete

---

236. Die Wirkung ist in den verschiedenen Staaten verschieden, die desswegen meist ihre Unterthanen streng verwarnen. Aufbringung ist in den Fällen sub 5. und 6. überall gerechtfertigt. Doch erklären die Russ. u. Dän. Gesetze falsche oder doppelte Papiere (wenigstens nicht ausdrücklich) nicht gerade für einen Grund zur Condemnation (Russ. Kaperregl. 1787 Art. 6. Dän. Prisenreglem. 1810 Art. 12. lit. b.), wohl aber die Holl. Ordnung 26. Jan. 1781 Artikel 5. und vielleicht auch Frankreich (Arrêté du directoire executif. 12 Vent. an 5. Art. 5). — In England sind falsche Papiere nicht unbedingt ein Grund zur Condemnation; aber sie machen das Eigenthum desjenigen, der in culpa ist, verdächtig, und werden zu einem Condemnationsgrunde, sobald die Transaction selbst betrügerisch ist (Calypso, Speck bei Robinson II. 154). Ueberhaupt nimmt in England jeder Betrug das Recht auf besseren Beweis (Fälle: Eenrom, Fronien; Calypso, Speck; Carolina, Hartmann; Bernstorf, Velmer; Nancy, Knudsen, sämmtlich bei Robinson, adm. rep.), und in dem Viceadmiralitätsgerichte zu Halifax ist sogar einem Reclamanten, der in einer Sache meineidig befunden worden, in einer anderen Sache das Recht auf besseren Beweis abgesprochen worden (Three Brothers, Fitch bei Stewart, viceadm. rep. 99) und es ist diese Entscheidung (v. 9. Mai 1807) im Appellatorio am 30. Nov. 1808 bestätigt. — Ferner muss man es in der Ordnung finden, dass in England das Admiralitätsgericht Attestationen von notorisch leichtfertigen und gewissenlosen Magisträten, wenigstens wenn sonst Verdacht obwaltete, nicht beachtet hat, namentlich ging es in den letzten grossen Seekriegen den Emdener Bürgerbriefen so. Emden war berüchtigt. Doch sagte S. W. Scott höflich nur: Der Magistrat von Emden lasse sich leicht täuschen. Siehe Pöhls l. c. 1182.

Papier einen Aufschluss gegeben haben würde, der das Eigenthum feindlich macht oder nicht. So in Frankreich und Spanien[237]). Doch ist nach dem Dän. Prisenreglement 1810 Art. 12. Note c. in der Vernichtung der Papiere nur einfach ein Grund zur Aufbringung vorhanden, und in England verliert der Schiffer und wenn er darum wusste, auch der Eigner der Ladung, dadurch das Recht, ferneren Beweis zu führen und allen Anspruch auf die Fracht, doch ist die Vernichtung an sich kein hinreichender Grund zur Condemnation, wenn nur sonst der neutrale und unfeindliche Charakter klar ist[238]). S. auch § 238.

Auch die Verheimlichung der Papiere ist verdächtig[239]), kann aber natürlich nicht die Wirkung der Vernichtung haben, indem noch immer die Möglichkeit die Papiere herbeizuschaffen da ist, falls sie nur noch nachträglich herbeigeschafft werden und unter Umständen und zu einer Zeit, ehe sie gefälscht oder vertauscht oder theilweis zerstört werden konnten.

Neutrale Staaten haben noch dazu ihren Schiffern in Kriegszeiten ausdrücklich streng die Vernichtung der Papiere untersagt und sich auch wohl gegenüber anderen Staaten durch Verträge zu solcher Untersagung verpflichtet[240]).

---

237. Span. Regl. 1. Juli 1779 Art. 16. Span. Ordon. 13. März 1780 Art. 8. Franz. Regl. 1778 Art. 3, doch ist nach einem Briefe des Königs von Frankreich an den Admiral v. 13. Dec. 1779 es dem Admiral überlassen, in Fällen, wo die vernichteten Papiere keinen Beweis des feindlichen Eigenthums oder der feindlichen (völkerrechtswidrigen) Bestimmung hätten liefern können, die Anwendung des Gesetzes zu modificiren. Pöhls l. c. 1179.

238. Two Brothers, M'Clousky bei Robinson, rep. I. 131. Rising Sun, Wilkye ibid. II. 106. Hunter, Rogers bei Dodson, adm. rep. 480. Pöhls l. c.

239. Namentlich unterscheiden die Engländer von der Vernichtung der Papiere (spoliation of papers) noch die Verheimlichung derselben (suppression of papers) und liegt auch in letzteren an sich kein Grund zur Condemnation vor. Concordia, Wise und Polly, Casky bei Robinson II. 362.

240. Oesterr. Verordnung 7. Aug. 1803 Art. 3. Dän. Ordnung 4. Mai 1803 Art. 17. Schwed. Regl. 21. Januar 1804 § 9. Hamb. Regl.

8) Wenn anderweitige, bestimmte Umstände auf eine völkerrechtswidrige Simulation schliessen lassen. Dahin
9) gehört schon das Steuern eines falschen Curses, wenigstens in sofern die Deviation irgend wesentlich erscheint und ihre durch höhere Gewalt entstandene Nothwendigkeit nicht klar am Tage liegt, was durch das Journal und durch die Aussagen der Equipage gehörig bewiesen werden darf. Auch der Einwand einer alternativen und unfeindlichen Bestimmung, falls letztere aus den Papieren sich ergiebt, schützt gegen Aufbringung oder doch nachträglich gegen Condemnation. Es muss in der Deviation der Verdacht eines völkerrechtswidrigen Handelns liegen, wenn sie zur Condemnation einen Grund abgeben soll [241]). Doch wird überall von keiner Entschädigung wegen der Aufbringung dem Neutralen gewährt werden müssen, wenn auch nur im Entferntesten durch seine Schuld ein Verdacht vorlag und desshalb die Aufbringung erfolgte, falls sich auch nachträglich ergeben sollte, dass kein Grund zur Condemnation vorliegt.

Namentlich ist Grund zur Aufbringung, wenn ein Schiff nach einem blokirten Orte zusegelt, während seine Clarirung nach einem anderen Hafen lautet. Doch condemniren selbst in solchem Falle die Engländer wenigstens die Ladung nicht, wenn es aus den Papieren, die zur Zeit der Kaptur sich an Bord befanden, erhellt, dass der Ladungseigner keine Absicht eines Betruges hatte haben können [242]).

---

18. Sep. 1778 Art. 15. Preuss. Declaration 30. April 1781 Art. 3. — Tractat zwischen Frankreich und Hamburg 1769 Art. 18, wo ausdrücklich Confiscation von Schiff und Ladung als Strafe festgesetzt ist; zwischen Russland und Frankreich 1787 Art. 31; Portugal und Russland 1787 Art. 25; Russland und Sicilien 1787 Art. 20. Schweden und Russland 1801 Art. 29. Preussen und Dänemark 1818 Art. 19 etc. Pöhls l. c.

241. Heffter l. c. Jouffroy 307. Es kommt hier Vieles auf die Umstände an und ist man selbst in England hier billig gewesen. Sir W. Scott in: Concordia, Wise bei Robinson II. 120. 165.

242. Exchange, Ledet bei Edwards adm. rep. 43.

10) Ueberall wo ein Neutralisiren vorzuliegen scheint. Siehe § 229.

11) Endlich ist jedes feindliche Schiff der Aufbringung unterworfen, wenn es auch unter neutraler Flagge segelt. Siehe § 230.

II. Folgen.

1) Nach n. I. sub 4. kann sich im Fall der Contrebande und ähnlicher Contraventionen, wobei nicht Schiff und die übrige Ladung verwirkt sind, das angehaltene Schiff durch Auslieferung der verbotenen Artikel, sofern sie der Nehmer in sein Schiff aufnehmen kann, von allen weiteren Folgen befreien. Der Nehmer muss ihm über die Auslieferung einen Empfangsschein ausstellen. Doch darf der Fall der Contrebande nicht der Art sein, dass sie eben, wenigstens nach dem Rechte des Staats des Nehmers, die Verurtheilung des ganzen Schiffes nach sich zieht[243]). S. bes. § 225 n. IX.

Doch scheint es, dass selbst in diesem Falle der Kaptor nicht nur das Urtheil des competenten Richters erwarten müsse, ehe er mit diesen Waaren als mit seinem Eigenthum verfährt, sondern auch, dass wenn dieses Urtheil die Waaren für frei erklärt, dieselben den Eigenthümern zurückgegeben werden müssen; denn die Abtretung von Seiten des Schiffers konnte hier überall nur bedingt sein und konnte nicht die Eigenschaft eines Lösegeldes (siehe n. 2) haben. Freilich weiss ich kein Beispiel eines solchen Falles in der Praxis, indem sich ein Schiffer nicht leicht zur Abtretung entschliessen wird, wenn er nicht die Nehmung ganz bestimmt gerechtfertigt glaubt. Martens l. c. § 24.

2) Auch in den Fällen, wo das ganze Schiff oder die ganze Ladung, namentlich wegen ihres Charakters als feindlichen Gutes, aufzubringen ist, pflegte man seit dem Ende des 17. Jahrhunderts zu gestatten, dass der Kaper und resp. das

---

243. v. Martens, Kaper § 24. Pöhls l. c. 1195. S. Tractat zwischen Frankreich und Spanien 1739. Frankreich und Dänemark 1742. Russland und Dänemark 1782. Amerika und Schweden 1783. Russland und Sicilien 1787. Russland und Portugal 1798. Amerika und Preussen 1799. Russland und Schweden 1801. Preussen und Dänemark 1818. Siehe auch Russ. Regl. 1787 Art. 12.

Kriegsschiff gegen ein Lösegeld das Schiff ungehindert wieder fahren lasse. Es ist das die sog. Ranzionirung feindlicher Güter [244]). Doch ist dies als eine Ausnahme zu betrachten; denn jede kriegführende Macht ist wesentlich dabei interessirt, dass nicht bloss der Kaper gegenüber dem Feinde profitire, sondern dass der Feind durch die Wegnahme seiner Schiffe und Güter geschwächt und so zum Frieden geneigter gemacht werde. Auch verbieten England (19 Georg III. 7. sect. 11 (1779) und 22 Georg III. 25. sect. 1—3. 1782. 43 Georg III. 160, sowie 45 Georg III. 72) und Schweden (Regl. 1788 Art. 11. § 7.) die Freilassung von Prisen auf offener See gegen Ranzion ausdrücklich und wie es scheint implicite Russ. Regl. 1787 Art. 8; Dän. 1810 Art. 16, Niederl. [245]) Ordonnanz 7781 arg. Art. 12. — Die Span. Verordnung von 1779 Art. 44 erlaubt den Kapern dergleichen Lösegeld zu nehmen, wenn sie schon 3 Prisen gemacht haben, verbietet es aber in den übrigen Fällen auf offener See. In Frankreich waren diese Ranzionirungen, durch die Ordonnanz von 1681 tit. des prises Art. 19 geduldet, in dem Falle, dass die Prise dem Kaptor lästig wurde, nachmals auf mannigfache Weise eingeschränkt, namentlich durch Verordnung 11. Oct. 1780 dahin, dass nur die in der Irländischen See und den Kanälen von Bristol, St. Georg und Nordwestlich von Schottland gemachten Prisen losgekauft werden könnten, endlich durch Ordonnanz 30. Aug. 1782, wenigstens in Bezug auf feindliche Schiffe und Ladungen, ganz abgeschafft, aber zur Zeit der Republik wieder gestattet (Arrêté du gouv. 2 prair. au 11. tit. 1. c. 5). — Vielleicht versteht sich aber die Rechtsbeständigkeit der Ranzionirung, wenigstens gegenüber dem Staate des Nehmers, wenn die Prise dem Kaptor lästig wird, d. h. wenn er selbst ohne grosse eigene Gefahr sie

---

244. v. Martens l. c. § 23. Pöhls 1195. 96. — S. auch § 217. S. 362.

245. Vergl. auch schon Niederl. Placat 2. Juni 1689, 12. Januar 1690, 28. Juni 1692. — Wenn auch Gesetze in ihren betreffenden Verboten nur von Kaputoren der Kaper ausdrücklich sprechen, so darf man das Verbot auch wohl immer auf Kriegsschiffe ausdehnen.

nicht weiter transportiren kann. — Man behält gewöhnlich, wenn die Ranzionssumme nicht baar bezahlt wird, 2, 3 etc. Geisseln am Bord des Kaptors zurück. — Doch wird diese Ranzionirung immer ungerechtfertigt sein, wenn sie erst geschieht in dem Augenblicke, wo der Nehmer die Prise aus Furcht vor einem bereits heransegelnden Feinde fahren lassen will, denn es fehlt hier das factische Fundament der Nehmung und ihrer Wirkungen, nämlich die physische Kriegsherrschaft über das Schiff.

3) Wenn die Fälle von 2. u. 3. sub II. nicht vorhanden sind, so muss der Kaptor regelmässig die Prise in einen Hafen seines Landes bringen und dort von einem competenten Gerichte verurtheilen lassen. Nur in Nothfällen darf er sie in neutrales Gebiet bringen und nur wenige Staaten gestatten, dass die Prise dort von dem Consul des Staats des Nehmers oder von einem neutralen Gerichte oder aus der Ferne, während die Prise im neutralen Hafen verbleibt, von dem Prisengerichte des Staats des Nehmers condemnirt werden dürfe. In der Regel wird Condemnation durch ein Prisengericht des nehmenden Staats verlangt; aber, wenn diese erfolgt ist, so steht dem Verkauf der Prise selbst im neutralen Gebiete und an Neutrale in der Regel nichts entgegen [246]). Siehe wegen der Details bereits oben § 217 und 221. Bd. II. S. 362. 388.

Der Kaper muss ferner nach manchen Kaperordnungen möglichst seine Prise in den Hafen, wo er seinen Markbrief erhalten, einbringen.

Uebrigens braucht der Kaptor seine Prise nicht selbst aufzubringen, sondern er kann dies auch durch ein ander

---

246. Denn wenn auch bisweilen der Ankauf von Schiffen der einen Kriegspartei während des Krieges den Neutralen verboten ist, so pflegt das nicht auf condemnirte Schiffe bezogen zu werden. So als England 11. Nov. 1807 den neutralen Ankauf Französ. Schiffe während eines Kriegs verboten hatte, so fand doch S. W. Scott, als das von den Franzosen zu Hamburg condemnirte Nordamerik. Schiff Lucy von dem Nordamerik. Eigenthümer wiedergekauft war, das Gesetz nicht anwendbar, da die Franzosen gleichfalls den Ankauf von Französischen Prisenschiffen in England den Neutralen gestatteten. Edwards rep. I. 122. S. Bd. I. S. 112 II. 389.

Schiff bewerkstelligen lassen oder dadurch, dass er einen Theil seiner Leute auf die Prise setzt und selbige durch diese vor das Gericht führen lässt[247]). Doch muss der Kaptor jedenfalls seine Prise sicher stellen. Selbst S. W. Scott sagte in dieser Beziehung[248]): Wir sehen nicht ein, dass der neutrale Kapitain oder seine Leute die Pflicht hatten, für einen Kaptor ein Schiff in einen Hafen hineinzusteuern. Sie sind den Kaptoren zu keinem Dienste verpflichtet und sind, was ihr Betragen betrifft, noch immer als ihrem Rheder verantwortlich zu erachten. Es ist sowohl die Pflicht wie das Interesse der Kaptoren, eine sichere Kaptur zu machen. Wenn sie dies, aus Begierde andere Prisen zu machen, vernachlässigen, oder weil sie die Stärke am Bord der Prise schon für hinreichend halten, so ist dies ausschliesslich für ihre eigene Gefahr. Im vorliegenden Falle erfüllt der Kapitain eine Pflicht, von der Scott erachtet, dass er sie seinen Rhedern schuldig ist. Er will nicht gegen ihr Interesse handeln, allein er will auch nicht versuchen, ihr Interesse durch eine Gewaltthat von seiner Seite oder von Seiten seiner Leute zu verfechten. Man sieht weder dass er, noch dass seine Leute Widerstand geleistet haben. — Ueber die Wirkung eines etwanigen Versprechens des Kapitains und seiner Leute, das Schiff nach Malta zu bringen, wollte sich hier Scott nicht weiter äussern. — Dagegen wurde das Schiff Franklin, Kap. Forsyth, deren Mannschaft nach Ueberwältigung der vom Kaptor auf das Schiff gesetzten

---

247. v. Martens, Kaper § 25 in f.

248. Nämlich in dem Falle des Amerik. Schiffes Pensylvania, Kap. M. Pherson. Dies segelte von Triest nach Kanton, wurde aber noch im Mittelmeere von einem Englischen Kreuzer genommen, der indessen nur 3 Mann darauf setzte, die das Schiff nach Malta bringen sollten. Dieselben konnten nicht steuern und überliessen dem Amerikaner das Steuer, der aber nicht nach Malta steuern wollte, sondern seinen alten Curs steuerte. Hierauf kamen andere Engländer und brachten das Schiff nach Malta, wo es wegen des Betragens des Amerik. Kapitains condemnirt wurde; wogegen es die Lords den 28. Juni 1809 frei sprachen, unter Vergleichung der Kosten. Jacobsen 741.

Leute, ihren alten Curs fortsetzte, von den Lords in der Appellationsinstanz, doch erst nach langen Debatten, verurtheilt 25. Juni 1811 [249]).

III. [250]) Die Behandlung der Prise durch den Kaptor betreffend, so darf er bei Verdacht der Contrebande die Ladung untersuchen, doch darf er nichts eigenmächtig thun, vielmehr hat er den Schiffer zuzuziehen. Dieser, der wohlthut, seine Leute zuzuziehen, muss ihm die Luken und verschlossenen Behälter öffnen, und ihm liegt die Sorge ob, sie in Gegenwart des Kaptors wieder zu verschliessen. Insbesondere ist sowohl in Gesetzen wie in Verträgen den Kaptoren untersagt, die Luken oder Emballagen der Waaren gewaltsam zu öffnen oder Schiffer und Schiffsvolk zu insultiren, Güter oder Papiere zu entwenden, oder Gewalt irgend einer Art zu gebrauchen, bei schweren Strafen und unter Schadenersatz. Sodann hat sich der Kaptor der Papiere zu bemächtigen, im Beisein des Schiffers ein Verzeichniss darüber anzufertigen, sie in ein Behältniss zu verschliessen und sie selbst zu versiegeln, sowie durch den Schiffer versiegeln zu lassen. Ebenso hat er die Luken wieder zu schliessen, sich die Schlüssel zu den Koffern und Kasten ausliefern zu lassen und auch sie zu versiegeln. Ueber das Ganze ist möglichst auf der Stelle ein Protokoll aufzunehmen. S. § 217.

In solchem Zustande des Schiffes hat er dann dahin zu sorgen, dass es tüchtig geführt werde. Zu seiner Sicherheit kann er zwar einige Mannschaften der Prise an seinen Bord nehmen, doch muss er wieder andere nöthige Mannschaft auf die Prise setzen. Endlich hat er die Prise in einen Hafen seines Landes aufzubringen. (Siehe n. II. 2 u. 3)

IV. [251]) Die Pflichten des Kapitains der Prise bei Aufbringungen betreffend, so ergeben sie sich zum Theil aus n. III.

---

249. Acton, reports I. 73. und II. 111. Jacobsen S. 742. 743.

250. Vergleiche besonders Pöhls l. c. 1194. 95. Die Bestimmungen der einzelnen Prisen- und Kaperreglements und Instructionen, sowie der verschiedenen zahlreichen Verträge unter den Staaten stimmen hierin zum Theil wörtlich überein.

251. Vergl. bes. Jacobsen l. c. 146 ff.

1) Der Schiffer muss auf das Genaueste das ganze Benehmen des Kaptors controliren und möglichst sich darüber auch des Zeugnisses seiner eigenen Equipage vergewissern.

2) Er muss für gehörige Versiegelung der Papiere, Schlüssel etc. sorgen, sowie Alles aufwenden, dass das Schiff und die Ladung im besten Stande bleiben. Möglichst muss er suchen, am Bord seines Schiffes zu bleiben.

3) Nach seiner Ankunft im Hafen muss er sich nach einem ehrlichen Correspondenten oder Rathgeber umsehen und so schleunig als möglich von Allem seiner Rhederei Nachricht geben.

4) Er muss sich und seine Leute möglichst genau mit den Prisengesetzen, die er übertreten haben soll, sowie überhaupt mit den Rechten und Gebräuchen, besonders mit den prozessualischen Formen, den nöthigen Beweismitteln etc. bekannt machen, damit er und seine Leute im Allgemeinen wissen, worüber sie vor Gericht befragt werden.

5) Er muss darauf dringen, dass nach jedem Verhör ihm und resp. seinen Leuten das Protokoll vorgelesen, resp. verdolmetscht werde, und kein Protokoll unterschreiben, dessen Inhalt mit seinen Aussagen nicht übereinstimmt.

6) Ueberhaupt muss er das Interesse sämmtlicher Schiffs- und Ladungsinteressenten mit Einschluss der Assecuradeurs in jeder Beziehung zu wahren suchen und sie von jedem wichtigen Acte in Kenntniss setzen.

7) Den Advocaten, den sich der Schiffer wählt und in der Regel sofort, auch ohne erst seiner Rheder Befehl abzuwarten, wählen muss, hat der Schiffer auf das Genaueste zu unterrichten und muss sich von ihm vorsichtiger Weise die Vertheidigungsschriften vor der Einreichung vorlesen oder die mündlichen Vorbringungen desselben zuvor angeben lassen; denn nur zu häufig entstehen entweder aus Unkunde oder Irrthum oder Missverständnissen der Advocaten hier Fehler und erwachsen daraus die grössten Schäden. Bei Uebersetzungen seiner Papiere, sowie wenn er gar der Sprache des Landes nicht mächtig ist, muss der Kapitain gewissenhafte Uebersetzer herbeiziehen.

8) Namentlich muss er sich mit der Dauer der gerichtlichen Fristen und Dilationen genau bekannt machen und, etwa

unter Assistenz seines Consuls oder Gesandten, auf Beschleunigung des Prozesses antragen.

9) Soweit nicht der Staat des Nehmers sich ausschliesslich die Sorge für das genommene Schiff und Gut vorbehält, hat der Kapitain auch dafür noch im Hafen der Prise möglichst zu sorgen. Namentlich muss er, wenn das Schiff schadhaft ist, darauf sehen, dass die Beschädigung durch Vernachlässigung nicht zu bedeutend werde, sowie von den Behörden fordern, dass die etwa leicht dem Verderben ausgesetzte Ladung möglichst bald verkauft werde.

V. Ausgenommen von der Beschlagnahme und Confiscation feindlicher Güter pflegen in der Praxis der vornehmsten Staaten zu sein:

1) Die Fahrzeuge und Geräthschaften der Fischer an den Küsten. In Frankreich haben sich die Gerichte dem Herkommen gemäss (Ortolan, II. 49) sehr bestimmt selbst dahin ausgesprochen, dass nicht einmal zur Ausübung von Repressalien Fischerböte des Feindes als gute Prise behandelt werden dürften. Sirey, recueil gen. I. 2. S. 331. Merlin, repertoire univers. sub v. prise maritime.

2) Ebenso in der Regel schiffbrüchige und verschlagene Güter, aus, wie man in Frankreich sagt, respect pour le malheur. Sirey l. c. 296. Heffter § 137. Jacobsen 551. So wurde das Preuss. Schiff Diana, Kap. Zieske, welches in Frankreich in Seenoth auf den Strand lief, zwar in der unteren Instanz als Prise condemnirt, namentlich weil die Papiere mangelhaft waren, indessen im Prisenconseil freigesprochen 13. Vent. an 9: wobei sich der Vertheidiger namentlich auf den von Raynal erzählten Fall der Englischen Fregatte Elisabeth, Kap. Edward, berief, die, um dem Untergange zu entgehen, in den feindlichen Hafen Havannah einlief, wo ihr aber der Span. Gouverneur unter diesen Umständen allen Beistand leistete und selbige, nachdem der Orcan vorüber war, frei wieder absegeln liess.

3) Wenigstens die Engl. Gerichte sind sehr billig in Hinsicht der Privatpacotillen (§ 78 Bd. I. 206) und haben sie selbst den feindlichen Kapitainen, z. B. beim Ausbruche des Dänischen Krieges im Anfang dieses Jahrhunderts restituirt. Nur dann, wenn die Schiffsführer Theil an dem

Betrug der Partei, z. B. durch Meineid etc. genommen, condemniren die Engländer auch Privatpacotille.

Ueberdies ist es in den Englischen Gerichten angenommen, dass auch alles andere Eigenthum unter dem Werthe von 100 Pfd. Sterling nicht förmlich braucht reclamirt zu werden. In dem Falle Mercurius, Kap. Jonassen (bei Robinson V. 127) wollte man sogar diese Regel über diese Summe ausgedehnt wissen; es wurde dies aber abgeschlagen. Vergl. Jacobsen 556.

VI. Im Fall dass auch nur das Schiff oder nur die Ladung oder nur ein Theil derselben freigesprochen, braucht der Kaptor nie Kosten zu tragen, denn er war überall in seinem Rechte gewesen. Im Fall das Schiff sammt Ladung trotz der Aufbringung nachträglich vor Gericht freigesprochen wird, so frägt es sich, wer die Kosten zu tragen habe. Nach allgemeinen Grundsätzen und insbesondere auch nach der Englischen Praxis muss darüber folgendes feststehen. Haben die Schiffs- und Ladungsinteressenten, resp. der Schiffer die Aufbringung irgend verschuldet, also durch Ungenauigkeit oder Mangelhaftigkeit der Papiere, durch ein verdächtiges Benehmen irgend einer Art oder auch nur durch ihr verdächtiges, gewissenloses, betrügerisches Benehmen auf früheren Reisen, oder z. B. wegen betrügerischer Correspondenz am Bord in Betreff einer auch nur zukünftigen Reise[252]) wegen der obschwebenden Verdacht erregt, so muss man sie von Rechtswegen zur alleinigen Tragung aller Kosten, Schäden, Verluste der Aufbringung verurtheilen. Die Kaptoren aber haben gewiss nur dann diese Kosten zu erstatten, wenn sie irgend wie unregelmässig, nachlässig, pflichtvergessen verfahren sind. Geschah aber die nachträglich ungerechtfertigte Aufbringung auch nur durch Zufall, in Folge der Verkettung von Umständen, Kriegsbegebenheiten, wegen der notorischen Gewissenlosigkeit der officiellen Aussteller der quästionirten Papiere etc., so heisst es auch hier Casum sentit dominus und von einer Verpflichtung der Kaptoren zur Entschädigung kann nicht die Rede sein. Der Kaptor hat ein Recht zur Aufbringung und nur bei ungerechter Ausübung desselben braucht er für

---

252 Scott im Fall der Eliza et Katy bei Robinson VI. 193.

Kosten und Schäden zu haften. Nahm er im guten Glauben (bona fide) die Prise in Besitz und konnte er, nach dem Urtheil der Gerichte nach den Umständen sich für berechtigt halten, so ist er für keine Zufälle verantwortlich [253]).

Auch muss der Kaptor seine Prise sicher machen. Wenn also das Schiff oder die Ladung durch die Schuld des von ihm auf die Prise gesetzten Prisenmeisters verloren geht, so muss er, falls Schiff und Ladung sich nachträglich als ungerecht aufgebracht erweisen, Beides ersetzen und falls auch nur das Schiff frei, wohl aber die Ladung sich nachträglich confiscabel erweist, wenigstens das Schiff ersetzen [254]).

---

253. Demnach forderte vergeblich ein Hamburger, welcher Eigenthum am Bord des Schiffes Nicolas et Jan gehabt hatte, Entschädigung von dem ursprünglichen Kaptor. Das Schiff war nebst vielen anderen bei der Einnahme von St. Eustatius den Engländern in die Hände gefallen und zur Adjudication nach Europa geschickt, aber unterwegs von den Franzosen genommen. Der Hamburger wurde aber an die Franzosen (gegenüber Hamburg damals neutral) verwiesen. Es war das Engl. Gericht in Betreff der Verantwortlichkeit des Kaptors der Meinung, dass unter den zweifelhaften Umständen, in welche die St. Eustatius-Fälle verwickelt gewesen wären, und unter dem grossen Drange wichtiger Angelegenheiten, in welchen die Commandeure sich befunden hätten, sie nicht die Discretion überschritten hätten, die durch die Natur ihres Commandos ihnen nothwendig obgelegen. Jacobsen 567. — Ferner das Amerikanische Schiff Betsey, Kapitain Murphy war wegen Verletzung einer angeblichen Blokade von Guadeloupe, bei einer Englischen Eroberung dieser Insel genommen und hierauf von den Franzosen wiedergenommen und condemnirt. Da späterhin die Lords of Appeal entschieden hatten, dass keine Blokade von Guadeloupe existirt habe, so forderten die Amerikaner Restitution in England. Indessen sprach Scott die Kaptoren vom Schadenersatze frei, weil das Schiff zu einer Zeit nach Guadeloupe gesegelt war, in welcher die Insel schon von den Engländern bedroht war und die Entscheidung über die Blokade damals von einer grösseren Subtilität einer gesetzlichen Untersuchung abgehangen, als man von Militairpersonen, die mit der Ausführung eines kühnen Unternehmens beschäftigt waren, erwarten konnte. Jacobsen 568.

254. So im Fall des Altonaer Schiffes der Mohr, Kapitain Helmer,

Sind nach der Aufbringung vom Kaptor Waaren der Prise unter gerichtlicher Autorität oder auch nur aus Gründen der Noth gelöscht, und haben die Kaptoren nur sonst die gehörige Sorgfalt angewandt, so kann man sie für die zufälligen Verluste dabei an den Waaren, z. B. wegen Diebstahls in den Lagerhäusern nicht verantwortlich machen. Vergl. Sir W. Scott bei Robinson IV. 353 im Fall der Maria, Kapitain Yörtz, sowie Vrouw Johanna.

VII. War der Schiffer Schuld an der Aufbringung, so haftet er den Schiffs- und Ladungsinteressenten; traf bloss den Rheder die Schuld, so muss dieser die Ladungsinteressenten schadlos halten, und lag die Schuld an den Ladungsinteressenten, so sind diese der Rhederei zur Entschädigung verbunden.

VIII. Uebrigens sollte der in der Engl. Praxis anerkannte Grundsatz, dass wegen der blossen Schuld des Schiffers zwar das Schiff, nicht aber die Ladung in Prisensachen verfallen könne, allgemein gelten. Siehe bereits oben Note 111. n. 9. und Bd. II. S. 409.

Das Verhältniss des Schiffers zur Rhederei ist allerdings so enger Art und erscheint der Schiffer als ein so unmittelbarer Repräsentant der Rhederei, dass man diese für die Schuld ihres Bevollmächtigten, nämlich des Schiffers verantwortlich machen darf, obwohl auch hier in vielen Fällen besondere Umstände für das Gegentheil sprechen mögen. Dagegen steht der Schiffer nicht in so engem beamtlichen Verhältniss zu den Befrachtern, die ja mit dem Schiffer eigentlich erst durch die Rhederei in Verbindung stehen, falls sie ihm nicht eine singuläre Stellung, nämlich durch Uebertragung der Supercargogeschäfte an den Schiffer, eingeräumt haben. Durch den Supercargo werden aber jedenfalls die Befrachter ganz in derselben Weise verantwortlich wie die Rheder durch den Schiffer; denn der Supercargo ist der directe Bevollmächtigte der Befrachter.

---

welches, von Havannah nach Altona zurückkehrend, von 2 Engl. Fregatten wegen verdächtiger Ladung aufgebracht und durch Schuld des Prisenmeisters verloren ging. Die Fregattenkapitaine mussten den Werth des Schiffes (2284 Pfd.) und die Fracht (2608 Pfd.) bezahlen. Vergl. auch den Fall des Amerik. Schiffes Enterprize, Kap. St. Barbe, wo aber der Amerikaner, wegen Versäumniss der Reclamation, nur eine Pauschsumme erhielt. Jacobsen 570—72.

§ 238. Prisengerichtsbarkeit [255]).

I. Begriff. — Der Kaptor muss nach der Aufbringung die Prise vor ein competentes Gericht bringen, welches über das Benehmen des Kaptors, wie über die Schuld oder Nichtschuld der Prise, also über die Rechtsbeständigkeit der Nehmung nach Völkerrecht zu entscheiden hat. Ein solches Gericht heisst Prisengericht. Bevor ein solches dem Kaptor seine Beute nicht förmlich zugesprochen hat, darf er über dieselbe in keiner Weise disponiren.

---

255. Heffter § 272. 73. Pöhls 1219 ff. v. Martens, über Kaper § 26 ff. Jacobsen, Seerecht, bes. 537 ff. 547 ff. 557 ff. Nau, Völkerseerecht § 214 ff.; auch Schmelzing, Europ. Völkerrecht (Rudolstadt 1818—20. 3 Theile) Thl. III. § 543. bringt manches Gute und Wurm, in Rottecks Staatslexicon sub v. Prise.

Von Spezialschriften erwähne ich nur: Traité sur les prises maritimes. (Paris 1802 2 vols.) Code des prises maritimes par G.(uichard). Paris an VII. 2 toms; edit. II. an VIII Nouveau code des prises Paris an IX. 4 toms par Lebeau. Codes des prises par Dufriche-Foulaines. Paris an XIII. (1804) 2 toms. Merkwürdige Entscheidungen der Londoner und Pariser Prisengerichte (von Jacobsen). Altona 1802. Jacobsen, Beiträge zu dem Prisenrecht der Engländer etc. Altona 1808. Jacobsen, Bemerkungen über das Dänische Prisenrecht. Altona 1809. Ferner die verschiedenen Reports of court of admiralty und vice-admiralty Englands (siehe Bd. I. § 27. Note 57. S. 50. 51), sowie Collectanea maritima, beinga collection of public instruments tending to illustrate the history and practice of Prizelaws, by Robinson (Lond. 1801). A treatise on the civil laws and on the laws of the admiralty, by Arthur Brown (London 1802. 2 Bde.). Formulare instrumentorum or a formulary of authentick instruments, writs and standing orders used in the high court of admiralty etc. by James Marriot (London 1802); auch schon Laws, ordinances and institutions of the admiralty of Great-Britain, civil and military (London 1746 2 Thle.). Endlich folgende zwei Bücher, die sich (wenigstens 1815) am Bord jedes Engl. Kriegsschiffes befinden: Regulation and instructions to his Majesty's ship at sea, estab. by his Majesty in council (London 1808) und vorzüglich: Collection of the statutes relating to the admiralty, navy, shipping and navigation, down to the 15th. of George III. (Lond. 1812).

II. Zuständigkeit.

1) Wenn auch in einigen älteren Verträgen die neutralen Verletzer der völkerseerechtlichen Verpflichtungen gegen die Kriegführenden den Gerichten ihrer, also der neutralen Staaten zur Untersuchung und Bestrafung überliefert werden sollen[256]), so ist es doch in der Gegenwart allgemeine Praxis, dass über die den Feinden oder den Neutralen abgejagten Prisen die Gerichte des Kaptors, also des kriegführenden Staats selbst zu entscheiden haben, wenn auch seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts manche Publicisten, nicht die Staaten selbst[257]), dagegen vielerlei Bedenken erhoben, ja dies Recht den Kriegführenden zum Theil völlig abgesprochen haben[258]).

---

256. Tractat zwischen England und Dänemark 21. Juli 1670 Artikel 3, welcher Artikel bei Nau § 214 abgedruckt ist.

257. Nur König Friedrich II. v. Preussen stellte das Recht Englands in Zweifel, eine Jurisdiction über Neutrale oder deren Schiff und Güter auszuüben, welche nicht an einem der Brit. Herrschaft unterworfenen Orte, sondern auf offener See angehalten waren. Er ergriff, wegen der Aufbringung und Verurtheilung neutraler Preussischer Schiffe durch Engl. Gerichte, selbst Repressalien dagegen, indem er Engl. Fonds in Bezug auf Schlesien in Beschlag nahm. Die Englische Regierung liess sich unterm 18. Jan. 1753 von angesehenen Rechtsgelehrten (darunter Wm. Murray, nachmals Lord Mansfield) einen Bericht erstatten, der zu seiner Zeit für ein Meisterwerk galt, die ununterbrochene Gewohnheit aller Europ. Völker in der Sache nachwies und sich insbesondere auch auf den Preuss. Autor Heineccius berief, indessen doch nicht in Abrede stellte, dass eine neutrale Regierung gegen offenbares, ihren Unterthanen widerfahrenes Unrecht (was aber hier nicht vorliege) Beschwerde zu erheben. Montesquieu in einem Briefe 5. Dec. 1753 (Oeuvres tom. 8. let. 45. pag. 136 der Zweibrückener Ausg. 1784), nennt diese Britische Vertheidigung: une réponse sans replique. Indessen setzte doch Friedrich II. im Vertrage von Westminster 16. Jan. 1756 in runder Summe eine Entschädigung von 20,000 Pfd. durch, ohne dass aber eine weitere Untersuchung der einzelnen Ansprüche stattfand. Nau, Seerecht § 215, wo auch die betreffenden Streitschriften notirt sind, und besond. Ch. de Martens, causes célèbres du droit des gens. II. 1—88.

258. Die Utrechter Verträge und die sogen. bewaffnete Neutralität er-

2) Diese Praxis scheint aber nach dem Wesen des heutigen Völkerrechts, namentlich Völkerseerechts, gerechtfertigt, wenn sich auch vom idealen Standpunkte Vieles dagegen sagen lässt. Dass dem Kriegführenden solche Jurisdiction über wirklich feindliche Prisen zustehe, liegt unmittelbar im Wesen des Kriegs und speziell des Seekriegs begründet, nach dessen allgemein anerkannter Satzung feindliches Eigenthum zur See dem Erobernden verfallen soll, kaum dass es auf neutralen Schiffen geschützt ist. Da aber die Aufbringung auch neutraler Schiffe nur dann geschieht, wenn sie mehr oder weniger eines Bruches der Neutralität, also einer Verletzung der Rechte des Kriegführenden verdächtig sind, so scheint schon desshalb gerechtfertigt, dass sie analog den Feinden selbst behandelt werden. Dazu sollen ja Aufbringungen vorzugsweise im feindlichen Gebiete geschehen, wo der Kriegführende, nämlich in dem seinigen kraft der Souverainetät, eine wahre, und in dem gegnerischen kraft des Kriegsrechts, eine analoge Jurisdiction ausüben darf. Aber auch auf offener See, welche ja vorzugsweise der Kriegsschauplatz ist, den zu respectiren die Neutralen verpflichtet sind, kann die Fiction, dass die neutralen Privatschiffe, und von diesen ist ja allein die Rede, hier die souveraine Stellung ihres Staates repräsentiren,

---

kennen das Recht an. Ebenso sehr viele andere Verträge, Pöhls 1226–27. Besonders bestritt der Däne Hübner (de la saisie des bâtim. neutres) das Recht entschieden. Modificirt Galiani (l. c. lib. I. cap. IX. § 8.) und ziemlich unbestimmt v. Steck (essais. 1794 chap. XIII.), dem Tetens (Betrachtungen über die gegenseitigen Befugnisse der Kriegführenden. Abschn. VI. § 3) zum Theil beistimmt. Dagegen suchte namentlich Lampredi (l. c. § 14) das bestrittene Recht zu vertheidigen. Vergl. Pöhls l. c. 1220 ff., der gleichfalls die Praxis anerkennt. Heffter l. c und Wurm l. c. sind neuerlich heftige Gegner der Praxis, während Nau l. c. sie bereits zu stützen suchte unter Widerlegung einiger Gründe dagegen. — Wir können uns hier nicht in die Details einlassen, indem eine weitere principielle Begründung in das öffentliche, nicht in das Privatseerecht gehört. Wir können und wollen hier nur das Fundament unserer Erörterungen andeuten und möglichst sicherstellen.

nicht so stark sein, dass nicht der Kriegführende sie hier wegen Verletzung seiner Kriegsrechte aufbringen und demgemäss verurtheilen könne. Endlich ist es ein allgemeiner Grundsatz, dass jeder Staat die gegen ihn von fremden Privaten verübten Vergehungen, sobald er dieselben in seine Gewalt bekommt, selbst ahnden darf. Es verletzt aber der Neutrale durch unneutrales Verhalten nicht bloss im Allgemeinen das Völkerrecht, sondern speziell das internationale Recht des Kriegführenden.

Demnach scheint hier überall nach juristischer Analogie ein forum arresti s. deprehensionis und zwar eine gewisse criminelle Jurisdiction, die sich aber innerhalb der Schranken des Kriegsrechts hält und dazu nicht die Personen als solche straft, sondern sich mit Confiscation des Eigenthums begnügt, gerechtfertigt.

3) Dagegen wird in der Regel den Kriegführenden das Recht abgesprochen, im neutralen Gebiete durch ihre Consuln[259]) oder auch durch neutrale Gerichte[260]) sich die Prise zu-

---

259. In England erkennt man keine Entscheidung eines Consuls als gültig an und überträgt daher ein in Folge derselben geschehener Kauf kein Eigenthum. Robinson IV. 53. Siehe aber bereits oben wegen Frankreich, obgleich Sir W. Scott erklärte: Die Anmassung des Französ. Consuls in Bergen, dort auf neutralem Gebiete eine Prisengerichtsbarkeit zu üben, sei unerhört und ohne Beispiel und sei ein solches Schiff für nicht condemnirt zu achten (Flad, Oyen, 17. Januar 1799 bei Robinson I. 141). Doch nahm 1787 Russland ein gleiches Recht für seine Consuln in Anspruch und nach Galiani (II. 171) früher die Englischen Consuln in Livorno. S. § 217. Note 40. 41 und § 221. Note 70 sq.

260. Einen Bruch der Neutralität sieht in dieser Erlaubniss Heffter l. c. § 147 S. 256. Wheaton, intern. law II. 94. Ortolan l. c. II. 266. Pando 467. cf. auch Pöhls 1225. Der Tractat aber zw. Schweden und Sicilien 1742 Art. 28, zwischen Dänemark und Sicilien 1748 Art. 33, zwischen Dänemark und Genua 1756 Art. 30 lässt den Neutralen die Wahl, ob sie die Prise in ihren Häfen aufnehmen und darüber entscheiden wollen oder nicht; wogegen schon der Vertrag zwischen England und Spanien 1604 und 1630 und neuerlich der Vertrag zwischen Preussen und Nordamerika 1799 Art. 19 den Neutralen das Recht absprechen. Endlich sagt zwar Blackstone (comment. III. 108), freilich im Völkerrecht eben keine

sprechen zu lassen. Ja es ist wohl geradezu und wie es scheint mit Recht als ein Bruch der Neutralität angesehen worden, wenn ein neutraler Staat das Eine oder das Andere gestattet, wenn man auch hierin die Praxis noch nicht eigentlich als feststehend ansehen darf.

4) Ferner ist in der Praxis anerkannt, dass wenn der kriegführende Staat durch seinen Kaptor bei der Aufbringung selbst das Völkerrecht verletzt hat, also namentlich wenn die Nehmung eines feindlichen und neutralen Schiffes im neutralen Gebiete oder unter Missbrauch dieses neutralen Gebietes, z. B. indem der Kaptor dort auflauerte oder rüstete, von Seiten des Kaptors geschah, der neutrale Staat, aber auch nur dieser, nicht der unmittelbar betroffene fremde oder heimische Eigner noch auch der feindliche Staat, die ganze Rechtsbeständigkeit der Nehmung anfechten könne. Freilich scheint dies hart, da was an einem principiellen Mangel leidet, nie zu Gunsten dessen, der den Mangel hervorgerufen, Recht sein sollte. Jedenfalls ist ein neutraler Staat es seiner Würde schuldig, hier immer die prisengerichtliche Condemnation wegen Verletzung seiner Neutralität anzufechten. Allerdings müsste das Prisengericht allemal erst untersuchen, ob nicht der Act der Nehmung, ganz abgesehen von dem Charakter des genommenen Schiffes und Gutes, ein völkerrechtswidriger sei. S. § 245 sub III.

5) Sodann scheint festzustehen, dass wenn das genommene Gut noch vor der Zusprechung der Prise an den Kaptor, in das Gebiet desjenigen Staats kommt, welchem auch der Eigenthümer angehört, dieser neutrale Staat allein zu entscheiden

---

Autorität: „Im Falle des Krieges zwischen unserer Nation und „einer anderen, oder zwischen zwei anderen Nationen hat „das Admiralitätsgericht eine unbestrittene und ausschliess„liche Gerichtsbarkeit über Prisen, die zur See genommen und „in unsere Häfen gebracht sind, nach dem Völkerrechte zu entscheiden.“ Aber es ist kein Beispiel bekannt, dass die Englische Admiralität von dieser ausgedehnten Jurisdiction in den letzten Jahrhunderten Gebrauch gemacht hätte, und Sir W. Scott läugnet wenigstens bei Gelegenheit eines ähnlichen Falles (bei Robinson IV. 57) gerade die Competenz des neutralen Staats. Vergl. auch Robinson I. 65 the Santa Cruz. S. § 217 Note 40. 41. § 221 N. 70 sq.

habe, ob und wie sein Unterthan bestraft werde. Der Kriegführende kann hier nur auf diplomatischem Wege direct durch den neutralen Staat Genugthuung erhalten. Mit seinem Strafrecht hat es an der Grenze des neutralen und nun vollends des feindlichen gegnerischen Gebietes ein Ende. So Pöhls l. c. 1225. Schmelzing III. 314. Bynkershök (quaest. jur. publ. I. 17). Auch Ludwig XIV. behauptete dieses Recht und Valin suchte es zu begründen. Noch mehr muss dies gelten — und Wheaton (intern. law II. 92) will, in Uebereinstimmung mit der Nordamerik. Praxis, dasselbe sogar nur in dieser Beschränkung gelten lassen, — wenn in die Gewalt des neutralen Staats eine Prise kommt, die unter Verletzung seiner Neutralität genommen ist.

6) Dagegen hat man in der Praxis wohl den Grundsatz aufgestellt, dass der Kaptor durch Aufbringung der Prise in einen neutralen Hafen so weit privilegirt sei, dass wenigstens das Prisengericht seines Landes, indem der Consul die Acten an dasselbe einsendet, auch aus der Ferne her über die im neutralen Gebiet befindliche Prise entscheiden könne. Schmelzing l. c. Lampredi I. § 34. Azuni II. cap. 4. Art. 3. § 11. v. Martens, über Kaper § 36[261]).

---

261. Vielleicht erkennt man dies auch in England an. So im Fall des Hendrick et Maria, Kap. Baar (bei Robinson IV. 43), wobei zwar S. W. Scott das Princip für unrichtig erklärte, indessen doch das Schiff freisprach. Es war nämlich an Dänische Kaufleute ein vormals Engl. Schiff, welches von einem Holländ. Kaper genommen, nach Norwegen aufgebracht, und während es dort liegen blieb, in Haag condemnirt war, hierauf in öffentlicher Auction in Norwegen verkauft worden; und nun wurde es von dem Engl. Eigenthümer bei einer Engl. Aufbringung, indess wie gesagt vergeblich, vindicirt. Ebenso zwei andere Entscheidungen, nämlich über den: glücklichen Peter und den jonge Jan, wobei aber Sir W. Grant 7. August 1807 sagte: es werde aber doch dies Princip ernstlich in Ueberlegung zu nehmen sein (Robinson, VI. 140), so dass also doch in England die Sache nicht so bestimmt mehr ist, besonders da die Admiralität schon die Condemnation über das Holl. Schiff Herstelder, Kap. de Koe, welches Engländer nach Norwegen aufgebracht hatten, wiederaufhob, als sie nachträglich in

7) Selbst an die prisengerichtliche Entscheidung letzter Instanz ist nur der Kaptor gebunden, der ja überall sein Recht nur von seinem Staate herleitet, nicht aber der Neutrale. Vielmehr wenn dieser glaubt, dass die Verurtheilung dem Völkerrechte im Allgemeinen oder den besonderen Verträgen zwischen seinem und dem kriegführende Staate nicht gemäss sei, so kann er sich bei seiner eigenen Regierung beschweren und diese hat das Recht, von dem Kriegführenden Genugthuung zu verlangen dafür, dass sich derselbe bei der Ausübung seiner Prisengerichtsbarkeit nicht innerhalb der internationalen Schranken gehalten hat: was überall zuvor bewiesen werden muss. Freilich wird darüber zwischen beiden Regierungen nicht selten eine streitige Ansicht herrschen und kann hier in letzter Instanz solche Verhandlung zwischen Staat und Staat nur durch Krieg abgethan werden, wenn Vergleich und Vermittelung nichts helfen.

III. Diese Gerichte sind gewöhnlich Spezialcommissionen; sie werden entweder zu diesem Zwecke für die Dauer eines Krieges speziell eingesetzt, oder es wird einem schon bestehenden Gerichtshofe die Cognition in Prisensachen zugewiesen. In Spanien legt die Ordonnanz 1. Juli 1779 die Jurisdiction erster Instanz in Prisensachen dem Marineminister, in appellatorio dem Kriegsrath bei. -- In Frankreich hat viel Wechsel auch hier stattgefunden, bis durch Arrêté 6 germ. an 8 und 2 prairial an 11 in Paris ein Prisenconseil eingesetzt wurde, von welchem keine Appellation stattfindet; er besteht aus einem Präsidenten, 8 ordentlichen Mitgliedern, einem Regierungscommissar und einem Unterbeamten. — In Holland gehören die Prisensachen nach Instruction 13. Jan. 1781 und Prisenreglement 26. Jan. 1781 vor den Admiralitätsrath, von welchen das Rechtsmittel der Revision statt hat. — In England ist in Prisensachen competent das Admiralitätsgericht (s. Note 276) und in den Colonien die Viceadmiralitätsgerichte; dort findet Appellation an die Lords of appeal, hier an das Admiralitätsgericht statt. — In Dänemark waren in den letzten Kriegen verschiedene Prisen-

---

Erfahrung brachte, dass das Schiff nicht nach England aufgebracht, sondern in Norwegen geblieben war (Robinson I. 119). Jacobsen 33. 34. 550.

gerichte in den verschiedenen Districten eingesetzt. — In Nordamerika bilden die Districtsgerichte die erste, die Circuitgerichte die zweite Instanz. — In Schweden steht die erste Instanz dem Admiralitätsgericht oder Untergericht der Flotte oder wo solches nicht existirt, dem Magistrat zu. cf. Pöhls 1228—30.

IV. Norm der Entscheidung. — Diese ist nicht etwa irgend ein Landesgesetz, sondern einzig und allein das Völkerrecht[262]), in seinen allgemeinen Grundsätzen oder sofern es durch Verträge mit anderen (hier mit den neutralen) Staaten näher bestimmt und modificirt ist. Dies ist der Hauptgesichtspunkt. Freilich sind vorzugsweise und direct die Prisenreglements, Kaperordnungen und ähnliche Festsetzungen des nehmenden Staats von dem Prisenrichter zu berücksichtigen; doch einmal enthalten dieselben meist nicht viele Bestimmungen über das materielle Recht und wo dies der Fall ist, da ist wenigstens als Regel festzuhalten, dass „die Reglements aus „dem Völkerrecht entspringen müssen, nicht das „Völkerrecht aus den Reglements", wie der berühmte Portalis als Präsident des Französ. Prisenconseils sagte[263]). Allerdings werden diese positiven Satzungen eines bestimmten Staats bei der Elasticität und nicht selten Unbestimmtheit des Völkerreshts, vielfach Modificationen des allgemeinen Völkerrechts enthalten, ja nach der Ansicht anderer Staaten und deren Publicisten auch wohl im einzelnen Falle dem Völkerrecht widersprechende Satzungen. Aber es ist dies immer nur Ausnahme. Und sodann ist festzuhalten, was Portalis l. c. gleichfalls erklärt, dass jedenfalls diese Reglements eben nach dem allgemeinen Gesichtspunkte des Völkerrechts zu interpretiren sind. Schon jene Britische Denkschrift 1753 an König Friedrich II. von Preussen (siehe Note 257) hob ausdrücklich hervor, dass man niemals daran gedacht habe, dass Englische Landesgesetze

262. Verzweifelt ist die Ansicht Heffters l. c. § 139, dass in der Praxis die Prisengerichte allein nach den Gesetzen und Reglements ihres Staats erkennen. Als Regel kann dies nicht angesehen werden, wenn auch die Praxis zum Theil mangelhaft war.

263. Fall des Amerik. Schiffes le Statira in einer Entscheidung vom 6 Thermid. an. 8. Vergl. Wheaton, histoire du droit des gens I. 151. 52.

in solchen Fällen massgebend sein könnten[264]), und später sprach sich Sir W. Grant als Appellationsrichter mit Entschiedenheit dahin aus, es könne keinem Staate in den Sinn kommen, durch seine speziellen Prisenreglements anderen Staaten Gesetze zur Nachachtung vorzuschreiben; er selbst wolle bei dieser Erörterung hiermit nur das Völkerrecht, so wie er es verstehe, erläutern, um den Neutralen einen Wink und seinen eigenen Seegerichten einen Massstab der Auslegung zu geben[265]).

Indessen erklärte doch Sir W. Scott 7. Dec. 1798: An die Grundsätze des conventionellen Völkerrechts ist man nur durch eine Reciprocität der Praxis bei anderen Nationen gebunden; denn durch den Umstand, dass eine andere Regel bei anderen Nationen herrscht, würde es nicht bloss gesetzlich, sondern nothwendig werden, gegen die anders handelnden Nationen eine andere Regel zu befolgen[266]). — Und dies scheint aus praktischem Gesichtspunkte sich zu billigen.

---

264. Ch. de Martens causes célèbres du droit des gens II. 68.

265. Grant bei Marshall, on insurance I. 425. Vergl. Wheaton I. c. und Wurm, Staatslexicon l. c.

266. Es war nämlich das Portug. Schiff Santa Cruz von Franzosen genommen und nach 24 Stunden von Engländern wiedergenommen, die mit den Portugiesen alliirt waren. England gab nun eigenes und bis auf den Fall des St. Jago alliirtes wiedergenommenes Eigenthum zurück, aber in der Entscheidung dieses Falles sagte Sir W. Scott wie oben im Text angeführt ist und führt dann unmittelbar weiter fort: z. B. herrscht eine Regel bei anderen Nationen, dass der unmittelbare Besitz und selbst der Act der Kaptur den ersten Eigenthümer seines Rechts beraubt; hier würde es widersinnig von Grossbritanien gehandelt sein, gegen sie nach einem liberalen Grundsatz zu verfahren, und es als eine allgemeine Regel festzusetzen, dass eine Einbringung infra praesidia — obgleich wahrscheinlich die wahre Regel — bei allen Recapturfällen für nothwendig gehalten werden sollte, um den ursprünglichen Eigenthümer seines Rechts zu berauben, denn die Befolgung einer solchen Regel würde eine grobe Ungerechtigkeit gegen Engl. Unterthanen sein, und eine Regel, woraus grobe Ungerechtigkeit entspringt, kann nie die wahre Gesetzesregel zwischen unabhängigen Nationen sein. Es kann von keinem Lande verlangt werden, sich selbst zum Märtyrer zu machen von speculativer

Jedenfalls sind aber Prisengesetze, die hart an sich sind und als privilegia odiosa für den Neutralen erscheinen, restrictive und zu Gunsten des Neutralen zu interpretiren. Portalis im Fall des Republicain.

V. Verfahren. — Darüber steht nach allgemeinem Völkerrecht und auch nach den Verträgen nur so viel fest, dass ein ordentliches gerichtliches Verfahren stattfinden, dass dasselbe gleichförmig, schleunig und legal sein müsse. Das Uebrige, namentlich die besonderen Formen hängen durchaus von der Willkür des Staats ab. Nur dies pflegt, was sich aber von selbst versteht, in Verträgen noch besonders stipulirt zu sein, dass die Entscheidung unparteiischen Personen übertragen werde.

Demnach können hier in den verschiedenen Staaten manche Verschiedenheiten herrschen. Doch stimmen die meisten Länder in Folgendem überein.

Sobald die Prise im Hafen angelangt ist, so muss der Kaptor oder Führer der Prise vor dem Admiralitäts- oder anderen competenten Gerichte erscheinen, diesem sowohl die gegen den Feind etwa gemachten Gefangenen, als auch alle Papiere, die er auf der Prise gefunden hat und die zur Erläuterung der Sache

---

Zweckmässigkeit, wäre selbige auch auf klare Grundsätze begründet. Wo also theoretische Zweckmässigkeit auf der einen, und wahre praktische Justiz auf der anderen Seite ist, da muss die Regel des substantiellen Rechts für die wahre Regel des Völkerrechts gehalten werden. — Dies ist das Gesetz Englands. Indem es eine liberale Regel bei wiedergenommenem Eigenthum seiner Nation, nämlich Restitution gegen Berglohn, angenommen, gewährt es die Wohlthat dieser Regel seinen Alliirten, bis es erhellt, dass diese gegen Brit. Eigenthum nach einer weniger liberalen Regel verfahren. In diesem Falle nimmt es diese Regel an und misst sie nach dem Masse ihrer eigenen Justiz. Ich bin aber der Meinung, dass das Princip der Reciprocität auf keine Weise bloss auf Recapturfälle bezogen wird. Man findet es wirksam bei anderen Fällen des Seerechts. — Bei dem Ausbruche eines Krieges ist es die beständige Gewohnheit dieses Landes, Eigenthum, welches vor Ausbruch des Krieges angehalten ist, zu condemniren, wenn der Feind es condemnirt, und es zurückzugeben, wenn er es zurückgibt. Rob. I. 62. Jacobsen 553—555.

dienen können, überliefern oder eidlich erhärten, dass er keine gefunden habe. Dabei hat er vorläufig die Umstände der Nehmung anzuzeigen und seinen Anspruch auf Schiff oder Ladung zu erkennen zu geben. Alsdann verfügt sich der Richter auf das genommene Schiff, um in Gegenwart beider Parteien ein Protokoll über die Papiere, über die Ladung etc. zu entwerfen, ein Inventar aufzunehmen und sodann Alles gehörig zu versiegeln.

Der Kaptor übergiebt sodann gewöhnlich eine Species Facti, aus welcher sich der ganze Hergang der Nehmung und der Grund seiner Ansprüche ergibt. Der Richter aber stellt eine summarische Untersuchung an und kann sowohl die etwanigen Gefangenen und Passagiere, als auch die Mannschaft des Kapers wie der Prise verhören. Ergibt sich nun aus den Papieren wie aus diesen Verhören unzweifelhaft die Ungerechtigkeit der Nehmung, so muss er, falls sich seine Gerichtsbarkeit soweit erstreckt, sofort die Loslassung erkennen.

Dagegen wenn ebenso unzweifelhaft Schiff und (oder) Ladung als gute Prise sich ergeben, entweder weil sie als feindlich erscheinen oder weil binnen einem festgesetzten Termine sich Niemand mit Gegenansprüchen gemeldet hat, so wird die Prise condemnirt. Ist irgend etwas zweifelhaft oder erscheinen Reclamanten (siehe n. VI.), so muss zur zuvorigen Aufklärung der Sache ein entsprechendes Verfahren eingeleitet werden[267].

VI. Reclameprozess in erster Instanz[268]. — Wenn sich Jemand (Reclamant) mit Ansprüchen meldet, wie dies gemeiniglich zu geschehen pflegt, wenn die Prise nicht dem Feinde gehört, und beide Theile können sich nicht in Güte vergleichen, so muss ein förmliches Verfahren veranlasst werden. Der Prozess zieht sich dann gewöhnlich sehr in die Länge, und da solcher Aufschub der Ladung sehr nachtheilig werden könnte, wenn diese in leicht verderblichen Waaren besteht, so muss der Richter, schon auf Ansuchen einer Partei oder auch aus eigener Bewegung solche Waaren ausladen und in öffentliche Packräume bringen, ja selbst, unter Umständen, diesen Theil der Ladung öffentlich verkaufen lassen. Der

---

267. Vergl. v. Martens, über Kaper § 26. Pöhls l. c. 1232.
268. Vergl. v. Martens l. c. § 27.

Erlös sowie die übrige Ladung ist in sichere Verwahrung, nach einem aufgenommenen Inventar, zu bringen. Die weiteren Prozessformen sind in den verschiedenen Staaten verschieden, indessen doch meist die gewöhnlichen des Landes [269]).

---

269. Nach den Engl. Parlamentsacten seit 1740, bes. durch die Acte 19. Geo. III. 67. s. 17. 18—27, ist das Verfahren so: Der Richter soll binnen 5 Tagen von Zeit der ersten Anzeige Dessen, der die Prise eingebracht hat, das erste gerichtliche Verhör des Schiffsvolks, des Kaptors und der Prise beendigen, und dann innerhalb 3 Tagen durch öffentlichen Anschlag alle Diejenigen vorladen lassen, welche einen Anspruch an die Prise zu machen hätten. Wenn alsdann binnen 20 Tagen sich Niemand mit Ansprüchen meldet oder wenn ein solcher Reclamant nicht binnen 5 Tagen gebührende Bürgschaft leistet, dass er das Doppelte der Prozesskosten bezahlen wolle, falls die Prise für verfallen erklärt werden würde, so sollen die Admiralitätsrichter auf vorbesagtes Verhör in Zusammenstellung mit den Seebriefen unmittelbar zur Abfassung eines absolutorischen oder condemnatorischen Erkenntnisses schreiten. Meldet sich aber ein Reclamant in gehöriger Zeit, leistet er genügende Bürgschaft und ist es nicht nöthig, erst sehr entfernte Zeugen abhören zu lassen, so soll der Richter die vorgeschlagenen, in der Nähe sich befindenden Zeugen innerhalb 10 Tagen verhören lassen und dann ein Urtheil sprechen. Wenn indessen dem Richter der Fall selbst zweifelhaft erscheint und er für nöthig findet, den Parteien ein ordentliches Verfahren gegen einander zu gestatten, sowie auf Begehren der Partei die von derselben vorgeschlagenen Zeugen abhören zu lassen: so soll er zur Schätzung der Prise durch Sachverständige, welche von den Parteien ernannt und von den Gerichten bestätigt sind, schreiten: zu welchem Zweck die Ladung nach vorheriger Aufnahme eines Inventars, wenn der Richter es für nöthig findet, in einen öffentlichen Packraum ausgeladen werden soll. Alsdann soll man von dem Reclamanten hinreichende Bürgschaft begehren, dass er im Condemnationsfall den ganzen Werth den Kaptoren bezahlen wolle, und von den Kaptoren Bürgschaft wegen der Kosten verlangen, wenn vorgängig durch ein Zwischenurtheil die Prise dem Reclamanten ausgeliefert werden soll. — Wenn hingegen der Reclamant eine solche Bürgschaft verweigert, so soll der Richter dahin von dem Kaptor Bürgschaft verlangen, dass er das volle Taxatum der Prise dem Eigenthümer herausgeben wolle, wenn die Prise für frei erklärt werden sollte, und nun soll dem

VII. Beweislast[270]). Nach allgemeinen, selbst im Criminalprozess, dessen Analogie hier stattfinden möchte, gültigen Rechtsgrundsätzen würde man vom rationellen Standpunkte aus dem Kaptor den Beweis auflegen müssen, dass das Schiff oder die Ladung als gute Prise zu betrachten sei. Denn eines Theils erscheint der Kaptor als Kläger im Gericht und begehrt, dass seine Prise als eine gute Nehmung verurtheilt werde; folglich muss er den Grund seiner Klage erweisen, denn das Factum der blossen Aufbringung kann noch nicht zu seinen Gunsten entscheiden und kann dabei keine Präsumtion für die Rechtsbeständigkeit derselben angenommen werden. Anderen Theils ist der Beweis, dass das Schiff nicht als gute Prise zu betrachten sei, ein negativer Beweis, welchen der Regel nach Niemand zu übernehmen schuldig ist.

Nichtsdestoweniger wird in allen Prisengerichten dem Reclamanten der Beweis der Unschuld aufgebürdet[271]).

VIII. Beweismittel. — In Hinsicht der Beweismittel selbst scheint es dem Rechte und der Billigkeit angemessen, dass man alle diejenigen zulassen sollte, welche der Beklagte, dem hier ja schon durch die Aufbürdung des Beweises zu viel geschieht, überhaupt beibringen kann, ohne Unterschied, ob er sie zur Zeit der Durchsuchung dem Kaptor vorlegen könne oder nicht. Denn wenn auch gleich dem Kaptor aus dem Mangel des einen oder des anderen Beweisstückes ein gegründeter Verdacht und ein Recht zur Aufbringung entstehen kann, so ist es doch allen Grundsätzen des Rechts zuwiderlaufend, dass die

---

Kaptor die Prise vorgängig ausgeantwortet werden. Wegen der Appellation siehe unten n. IX. dieses §. — Vergl. v. Martens l. c. § 27. Note.

270. Vergl. bes. v. Martens l. c. wegen n. VII., VIII. und IX.; auch Pöhls l. c.

271. Pöhls l. c. 1233. 34. stellt folgende feine Unterscheidung auf: Sind des Neutralen Papiere in völliger Ordnung, so ist es des Kaptors Sache, darzuthun, dass Jener dennoch in einem illegalen Handel begriffen war. Sind aber Schiff und Ladung nicht gehörig documentirt, so muss man dem Neutralen Gelegenheit geben, seine Unschuld dennoch, wenn er kann, zu beweisen.

Prisengerichte auf blossen Verdacht hin und nicht nach der erwiesenen Wahrheit condemniren. Jeder Richter muss dem Beklagten die Wahl der Mittel seiner Vertheidigung überlassen. Wenn dann durch die Papiere bei der Durchsuchung die Unschuld nicht klar erwiesen werden könnte, sondern dies erst durch nachträgliche Beweismittel dargethan würde, so erwiese sich zwar die Aufbringung als gerechtfertigt und müsste man demnach den Reclamanten zur Deckung aller Kosten verurtheilen[272]; aber die Condemnation als gute Prise erscheint hier überall als ein schreiendes Unrecht. S. § 237 sub I. 6. 7.

Dessenungeachtet werden in Frankreich sowie in Schweden und wie es scheint, in Russland nur solche Documente zugelassen, die schon bei der Nehmung am Bord befindlich waren[273]. Die Dänische Verordnung 1710 Art. 9. 10. war auch so streng, doch wurde dies gemildert durch Verordnung 1711 Art. 10[274] und das Prisenregl. 1810 Art. 27. überlässt es wenigstens dem Ermessen des Admiralitätsgerichts, ob und wie weit es den Parteien besseren Beweis nachlassen wolle. In Spanien lässt man fernere Beweismittel nur dann zu, wenn der Genommene beweisen kann, dass er sie ohne seine Schuld nicht mitgenommen oder er sie durch ein unvermeidliches Unglück verloren habe. Span. Regl. 1779 Art. 16.

In England lässt man im Allgemeinen besseren Beweis zu; nur darf dann kein Betrug und überhaupt kein völkerrechtswidriges Betragen schon vorliegen[275]. S. § 237 sub I. 6. 7.

---

272. So Engl. Praxis. Siehe auch in Note 274 die Bestimmung der Dän. Verordnung 1711 Art. 10.

273. Französ. Reglement 26. Juni 1778, obwohl nach dem Vertrage Frankreichs mit England 1786 Art. 33. wenigstens Englische Prisen in Frankreich das Recht des besseren Beweises zusteht. Schwed. Regl. 1715 Art. 7.

274. Dieser Art. 10. bestimmt, dass wenn die Befreiung der Prise aus anderen Gründen als denen, welche sich auf dem Schiffe zur Zeit der Nehmung befinden, hervorgeht, der Kaptor von Erstattung der Kosten frei sein sollte: woraus denn die Gestattung des ferneren Beweises erhellt.

275. Eine Menge von Entscheidungen finden sich hierüber in den Reportssammlungen von Robinson, Edwards und Dodson,

IX. Appellationsinstanz. — Es steht zwar jeder Partei frei, zu appelliren und Revision nachzusuchen und sind bereits oben n. III. die betreffenden Behörden der Appellation für die einzelnen Staaten angegeben. Aber diese Appellation oder Revision hat in der Regel keinen Suspensiveffect. Vielmehr wenn der Kaptor nur nach Fällung des ersten Urtheils genügende Bürgschaft stellt oder doch seine Kaperkaution bis zum Werthe der Prise erhöht, so kann er sofort die Abtretung derselben erlangen, wogegen die Reclamanten, bei einem freisprechenden Urtheile erster Instanz, gleichfalls gegen Bürgschaft, die Ausantwortung der Prise verlangen können.

In den V. Niederlanden musste sonst die Appellation von den Einwohnern in 2 Monat, von Fremden in 4 angebracht werden. In England steht jeder Partei frei, innerhalb 15 Tagen an Commissarien zu appelliren, welche der König zu dem Ende aus seinem geheimen Rath, unter dem grossen Reichssiegel, ernennt, doch muss die Partei gehörige Bürgschaft leisten, dass

---

deren Benutzung wie in jeder anderen Beziehung, so namentlich auch hier erleichtert wird durch: Green, digested index of the cases etc. contained in the reports of Robinson, Edwards and Dodson (London 1818); siehe bes. die Rubriken evidence und further proof. Fälle, wo in England fernerer Beweis verweigert wird, gibt zahlreich an auch Jacobsen, Seerecht 556 ff. z. B. 1) wenn durch einen für falsch gehaltenen Reclam feindliches Interesse mit neutralem vermischt wird: Eenrom bei Rob. II. 15. und Rosalie und Betty ibid. II. 359. — 2) Durch falsche Papiere, die eine Bestimmung von einem feindlichen Hafen nach einem anderen verheimlichen: Jouffrouw Anna ibid. I. 126; Vrouw Hermina ibid. I. 165 etc. — 3) Als durch ähnliche täuschende Umstände Thatsachen der ausgehenden Reise nach feindlichen Besitzungen in Ostindien verheimlicht waren. Rosalie und Betty l. c. — 4) Wenn nach fremden Kolonien Artikel mit einer verheimlichten Bestimmung ausgegangen waren, die für Contreband gehalten werden, so wird in Hinsicht der Retouren dafür kein weiterer Beweis gestattet; Nancy, Robinson III. 123 — 5) Bei Unterschlagung von Papieren, die das Eigenthum des Kapitains betreffen, wobei aber die Ladungseigenthümer nicht gefährdet werden; the rising Sun ibidem II, 108. — 6) Wenn ein Schiff in feindlichen Ländern gekauft und unter Leitung des vorigen Eigenthümers gelassen ist; Jemmy bei Robinson III. 31.

sie die Berufung fortsetzen und falls das erste Urtheil bestätigt würde, das Dreifache der Appellationskosten bezahlen wolle. Stat. Georg III. c. 67. v. Martens § 27 Note[276]).

Prisengerichte müssen ihre Entscheidungen wieder aufheben, wenn es sich nachträglich ergibt, dass letztere auf Irrthümern beruhten. Dies haben denn auch die Pariser und Londoner Prisengerichte gethan. Jacobsen 549 ff.

X. Prozess über einen Theil der Ladung[277]). — Die bisherigen Auseinandersetzungen beziehen sich nicht ganz auf den Fall, wo die Neutralität des Schiffs anerkannt und nur die Ladung oder ein Theil derselben von dem Kaptor in Anspruch genommen wird, entweder weil er sie für Contrebande hält, oder weil sie feindliches Gut ist (wo nämlich der Satz: frei Schiff, frei Gut nicht gilt). Hier muss es dem genommenen Schiffe freistehen, wenn es den streitigen Theil der

---

276. Ueber die Unvollkommenheit des Engl. Admiralitätsgerichtes als Prisengericht klagt Büsch (Darstellung der Handlung. 3. Aufl. Hamburg 1808. Bd. II. S. 617, sowie in seiner Schrift: Bestreben der Völker, im Seehandel sich recht wehe zu thun. Hamburg 1800. Kap. III. § 3–17.) sehr und sagt im ersten Werke l. c.: „Bei dem Allen ist seine (Englands) Judicatur in Seesachen „äusserst mangelhaft. Der Gerichtshof, welchen sie (die Eng„länder) mit dem Namen des high Court of Admiralty „beehren, besteht nur aus einem einzelnen Richter nebst „einem oder zwei Schreibern, und das gerichtliche Verfahren in „Seesachen ist so willkürlich, als eben dieses Volk in der „Civil- und Kriminaljustiz strengen (formellen) Regeln und „Gesetzen unterworfen ist. Wenn die Gerichte anderer Staaten „auch in der Absicht zahlreich besetzt sind, damit man mehrere „Rechtshändel zugleich zur Relation an mehrere Mitglieder, und „zur Entscheidung an Klassen derselben oder sog. Senate geben, „und diese beschleunigen könne: so hat dieser Mann so „wenig Zeit, aber auch so wenig Eile, und macht „zwischen seinen Sitzungen so öftere und so lange „Ferien, dass auch in den klärsten Sachen die Ent„scheidung Monate, ja zuweilen Jahre lang ausbleibt, „und die Kosten des mit seiner Besatzung aufgehal„tenen Schiffes in die Tausende anlaufen." Dazu gibt denn Büsch in der anderen Schrift l. c. viele Belege.

277. Vergl. besonders von Martens l. c. § 29.

Ladung gelöscht hat, mit dem Ueberreste seiner Ladung fortzusegeln, ohne das Ende des Prozesses abzuwarten, in Ansehung dessen es genug ist, dass der Schiffer einen Procurator bestellt. Es ist nun zwar dieser Grundsatz nicht ausdrücklich in den Prisenverordnungen der einzelnen Staaten berührt, aber er fliesst aus der Natur der Sache, sowie daraus, dass sich in den genannten Fällen der Schiffer schon bei der Nehmung selbst durch Ueberlieferung der streitigen Güter an den Kaptor (falls dieser sie bergen kann) befreien darf (siehe oben § 237 sub II. 1.), und ist endlich in sehr vielen Verträgen festgesetzt.

Aehnlich sollte es gehalten werden, wenn, ohnerachtet der auf das Schiff gemachten Ansprüche, die Ladung für frei anerkannt würde. Freilich wo der Satz: Unfrei Schiff, unfrei Gut gilt, kann davon nicht die Rede sein.

XI. Kosten. — Im Fall der Nehmer oder der Reclamant unterliegen, so muss der Eine oder resp. der Andere die Kosten aus den geleisteten Bürgschaften bezahlen. Ebenso wenn der Reclamant zwar freigesprochen, aber gerade doch in die Kosten verurtheilt wird. Hierüber ist bereits § 237 sub VI. nachzusehen. Die Neutralen haben in den letzten Seekriegen besonders oft Veranlassung gehabt, sich über die ungeheure Last der auflaufenden Kosten in Prisensachen, besonders gegenüber England, zu beschweren [278]).

Doch hat sich in den letzten Kriegen in dem Falle der ohne Grund erfolgten Aufbringung England, wie billig, am geneigtesten gezeigt, den Kaptor zur vollen Entschädigung zu verurtheilen; der Eigner soll alle Kosten und Schadenersatz mit Inbegriff des Liegegeldes (demurragè) erhalten. Auch muss der Kaptor in England, mit Recht, wegen des Schadens aufkommen, der dem Eigner durch des Kaptors Schuld und Leichtsinn oder Ungeschicklichkeit zugestossen ist. [279]). — In Schweden ist es ge-

---

278. Worüber Büsch, Bestreben der Völker, einander in ihrem Seehandel recht wehe zu thun (Hamburg 1800), viele Beschwerden und Exempel anzuführen weiss.

279. Vergleiche die Fälle: Corier Maritimo bei Robinson, rep. I. 287; Sally ibid. II. 228; Zee Star ibid. IV. 71. Triton ibid. VI. 78. Madonna del Burso ibid. VI. 169. Peacock ibid. 185; ferner Wilhelmsberg bei Robinson V. 143. Washington ibid. VI. 275; Nemesis bei Edwards, adm. rep. 50.

setzlich ausgesprochen, dass die Krone für den Befehlshaber ihrer Schiffe aufkomme, dass aber die ganze Flotte, zu der er gehört, ihr dafür haftet [280]). Indessen ist man bis jetzt nicht in allen Ländern immer so gerecht und billig gewesen; kaum dass durch diplomatische Vermittelung eine kärgliche Entschädigung bewilligt wird, wenn der Kaptor zum Schadensersatz unfähig ist.

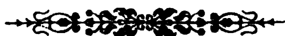
XII. Ueberhaupt kann durch diplomatische Vermittelung seines Staats der Reclamant selbst gegen das Erkenntniss der Appellationsinstanz noch auftreten; doch zieht sich dann gewöhnlich die Sache sehr lang hin und entscheiden Gründe der Politik, nicht des Rechts. Höchstens dass eine kleine Pauschsumme als eine Entschädigung und Abfindung erlangt wird. Siehe bereits oben § 236 in f. und § 238 Note 257.

XIII. Analogisch ist die Prisengerichtsbarkeit auch auf die im Sklavenhandel betroffenen Schiffe in neueren Zeiten durch besondere Verträge (s. oben § 215 i. f.) angewandt worden. Indessen ist über die Art und Grenze dieser Anwendung noch grosser Streit [281]).

Principe, Athonelante bei Edwards l. c. 70. William bei Robinson VI. 316. Portsmouth ibid. 317. Art. 9. Thames ibid. V. 345. cf. Pöhls 1239. S. bereits § 237 sub II. 3.

280. Schwedisches Reglement 1788 Art. I. § 11. Dasselbe ist stipulirt in dem Tractat zwischen Schweden und Russland 1801 Art. 30.

281. Vergl. besonders die Erörterungen bei Gelegenheit der Hamb. Bark Louise in: Handelsgerichtliches Verfahren und Erkenntniss über die Hamb. Bark Louise wegen Verdachts der Betheiligung im Sklavenhandel (Hamburg 1842).



Notiz wegen der Citate.

Wenn kein besonderes einzelnes Landesgesetz angegeben ist, so ist unter dem Ausdrucke: Preussisches Recht oder Neuestes Preuss. Recht stets das Allgemeine Preuss. Landrecht und zwar in der Regel Theil II. Titel 8. zu verstehen; ferner unter Holländ. oder Neuestem Holländ. Recht stets das Handelsgesetzbuch von 1838 (Wetboek van Koophandel): ferner unter Französischem oder Neuestem Franz. Recht der Code de commerce; ferner unter Spanischem oder Neuestem Spanischen Recht das Spanische Handelsgesetzbuch von 1829 (gültig seit 1. Januar 1830; Código de Comercio). — Unter Schwed. Recht ist das Schwed. Seerecht von 1667, unter Dänischem Recht das Dän. Gesetzbuch 1683 (Leges Danicae) und zwar in der Regel Buch IV. zu verstehen, welches in 9 Kapiteln das Seerecht abhandelt.

Das Citat Pardessus ohne Hinzufügung eines Werkes bezieht sich in den ersten 35 §§ auf dessen Collection de lois maritimes, später aber auf Tome troisième von dessen cours de droit commercial (édit. III. Paris 1825), welcher das Seerecht unter den Rubriken (= Paragraph oder Nummer) 596—965 abhandelt. — Die Verweisungen auf Abbott (treatise of the law relative to merchant ships and seamen) beziehen sich regelmässig auf die 6. Aufl. von 1840 und nur wo es ausdrücklich gesagt, auf die 8. von 1847. — Das Citat Jacobsen ohne Zusatz bezieht sich stets auf dessen Seerecht von 1815. — Das Citat Pöhls ohne Zusatz auf dessen Seerecht (4 Theile mit durchlaufenden Seitenzahlen), welches zugleich den dritten Theil von dessen Handelsrecht bildet.

Das Citat Kent bezieht sich auf dessen Commentaries on american law (2. Aufl. Newyork 1832) tom. III. oder Part. V„ worin vorzugsweise das Seerecht abgehandelt wird. — Das Citat Benecke, System bezieht sich auf Benecke's System des Assekuranz- und Bodmereiwesens (Hamburg 1805—1821. 5 Bde.), wovon jetzt eine neue Ausgabe besorgt wird durch Vincent Nolte; das Citat Benecke, principles auf Benecke's treatise on the principles of indemnity in marine insurance (London 1824). — Unter Martens, recueil de traités ist, wenn nicht ausdrücklich das Gegentheil gesagt ist, die Sammlung der Völkerverträge des (älteren) G. F. v. Martens, fortgesetzt von Saalfeld und Murhard zu verstehen, nicht die neuere auszügliche, übrigens zum

Handgebrauch ganz vortreffliche, mit sehr übersichtlichen Registern versehene von Charles de Martens et Ferd. de Cussy. Recueil manuel et pratique de traités, conventions etc. depuis 1760—1846 (5 toms. Leipzig 1846—49).

Wo sonst der Kürze wegen ein Schriftsteller bloss mit Namen und Angabe einer Seiten- oder Paragraphenzahl angeführt ist, da wird man das bezeichnete Werk leicht in den Literaturangaben, welche sich für jede Materie unter den betreffenden Abschnitten, Kapiteln oder Paragraphen als Rubrik oder in der ersten Note finden, aufsuchen können oder bei Hauptwerken eines Autors Band I. § 38 ff. in der Literatur des Privatseerechts, sowie Band II. § 211 in der Literatur des öffentlichen Seerechts.

Das Citat bei den im Register verzeichneten Autoren bezieht sich auf den Ort, wo die in diesem Seerecht citirten Werke derselben dem Titel nach vollständig angeführt sind.

Es ist zwar im Werke selbst bei allen einzelnen Materien auf Parallelstellen aufmerksam gemacht und namentlich auf controverse Fragen (z. B. in Bezug auf die Fälle, welche bald zur Havariegrosse, bald zur Havarieparticulär gerechnet werden) hingewiesen. Indessen muss zu diesem Behufe von dem Leser lieber noch das Register zu Rathe gezogen werden.

Register.

Die Römische Zahl bezieht sich auf den Band.
Die Deutsche Zahl auf die Seite des Bandes.
Der Lateinische Buchstabe n. auf die Noten.

Uebrigens möge man das Register besonders zum Nachschlagen von Parallelstellen und Controversen (namentlich z. B. in Bezug auf die vielfach bestrittenen Fälle der grossen und der particulären Havarie) benutzen. Zur Vervollständigung der Angaben über manche ältere Autoren der einzelnen seerechtlichen Materien mögen die Literaturangaben in der jedesmaligen ersten Note und in den Rubriken der einzelnen Abschnitte und Kapitel, sowie zum Theil der Paragraphen nachgesehen werden.

A.

B.

der Gefahr keine Erhöhung II. 283 sub III. Nähere Bestimmung nach dem Eintritt gewisser Ereignisse II, 283 i. f. oder nach dem Curs von Waaren oder Papieren II. 283. 84. Bestimmung in runden Summen oder Procenten II. 284 sub V. Vorauszahlung ibid. mit 285 in f. Die Prämie muss bedungen sein II. 284 sub VI. Bei ihrer Ermangelung verstehen sich Zinsen nicht immer von selbst ibid. mit 300 sub I. doch ist eine Bodmerei vorhanden, keine Schenkung od. blosses Darlehn ibidem mit 300 sub I. Die stipulirte aber nicht bestimmte Prämie kann anderweitig bewiesen werden II. 284 in f. Die in einer Summe bestehende Prämie ist nach einmaligem Beginn der Gefahr stets ganz zu zahlen II. 285 sub VII. mit 291 sub X. und 303 sub V. Einfluss des Nichteintrittes der Rückreise ibid. Zinsen von der Prämie und von den Bodmereigeldern II. 285 in med. Verhältniss zur Assecuranzprämie II. 286 sub VIII. Wegfall der Prämie II. 288 init. Von Bodmereiprämie keine Havarie II. 122. 294. 296 in f. mit 298. Prämie im Fall des partiellen Verlustes II. 297. 98, sowie im Fall des gänzlichen oder theilweisen Nichteintretens der Gefahr II. 300 sub I. mit 302. 315 u. 241. 42. Fall dass der Nehmer nicht die ganze geliehene Summe aufwendet II. 302 in f. Fall der Verbodmung über den Werth des Objects II. 253 ff. 264. 65. 269. 303. 316 sub III. Der Nehmer muss die gänzliche oder theilweise Nichtrealisirung dem Geber sofort anzeigen, sonst haftet er in totum II. 303 sub VI. mit 316 sub IV. Wirkung dieser Anzeige erst nach beendigter od. angetretener Reise ibid. Der Nehmer muss beweisen, dass das Risico ganz oder theilweis nicht vorhanden gewesen II. 247. 48. 304 sub VII. 315 sub II. Beweismittel dabei II. 317 sub VI. Fall dass der Geber den Contract einseitig rückgängig macht II. 304 sub VIII. Ort der Zahlung II. 318 sub X. Zeit der Zahlung II. 319. Billige Fristen überall ibid. Vorläufige Sicherungen des Gebers durch Arrestirung II. 320. Bürgschaft II. 322 mit 281. 82. Münzsorte der Zahlung II. 324. Verjährung II. 323. 24.

Bodmerei-Ristorno, bes. II. 300 ff. Name u. Begriff II. 301 in f. Gänzlicher oder theilweiser Nichteintritt der Gefahr II. 300 sub I. mit 302 u. 241. 42. Fälle des Ristorno II. 290 sub VIII. und 291 sub IX. mit 302 sub IV. Der Geber kann sofort das Kapital zurückfordern II. 301 sub II. Der Geber hat ein Pfandrecht II. 302 init. mit 300 sub I. und 304 sub VIII. Fall wo die Bodmereisumme nicht ganz aufgewandt wird II. 302 in f. Fall wo dieselbe höher als der Werth der Objecte war II. 303 init. Sobald die Gefahr begonnen, ist von Ristorno nicht mehr die Rede II. 303 sub V. Der Nehmer muss dem Geber die gänzliche oder theilweise Nichtrealisirung der Bodmereibedingungen sofort an-

D.

E.

I.

K.

M.

N.

O.

P.

Q.

S.

T.

U.

V.

Z.

Addenda et Corrigenda.

Bd. I. S. 5. Z. 21. l. Tenterden st. Truterden. — S. 11. Z. 5. l. sterile st. steile. — S. 42. Z. 11. l. Peter I. st. Peter II. — S. 42. Z. 12. l. 1781 st. 1782. — S. 46. Note 51. Z. 6. l. Commentator st. Commentar. — S. 82. Z. 1. l. Decke st. Docke. — S. 98. letzte Zeile der Note l. 1826 st. 1828. — S. 144. Z. 2 in § 59. l. Schiffsherr (Rheder) st. Schiffer. — S. 250. letzte Z. in § 94. l. § 97. st. 7. — S. 265. Z. 15. l. § 121 st. 112. — S. 324. l. § 113a. st. § 113.

Bd. II. S. 240. Note Z. 6. l. Baldasseroni st. Baldassaroni.

In Bezug auf die Quellen des Seerechts der einzelnen Staaten gebe ich noch folgenden Nachtrag ad § 19 ff. Bd. I. S. 30 ff. und zwar:

Ad § 19. In Bremen gilt die Amsterdamer Assecuranzordnung von 1744, die übrigens 1756 u. 1775 zu Amsterdam revidirt ist (Deutsch von Engelbrecht 1789), vergl. Bd. II. S. 2. Siehe Gerber, Deutsches Privatrecht (2. Aufl. Jena 1850) S. 456 Note.

Ad. § 20. Die Satzungen des Preussischen Allgemeinen Landrechts 1794 gelten auch zum Theil in Hannover (s. § 21 sub *III.*), nämlich in Ostfriesland sowie in den übrigen, wenigstens zu Anfang dieses Jahrhunderts kurze Zeit lang Preussisch gewesenen Landestheilen Hannovers, namentlich in den Amtsbezirken Hildesheim, Verden, Hoya, Diepholz, Osnabrück und Lingen, zufolge einer die Geltung des Preussischen Rechts bestätigende Verordnung Georgs IV. vom 23. Juli 1822. Vergl. Antoine de Saint-Joseph, concordance entre les codes de commerce étrangers et le c. d. c. franç. (édit. augm. Paris 1851 in 4.) pag. 279.

Uebrigens ist in Bezug auf die letzte Ausfeilung der Handels- und insbesondere seerechtlichen Bestimmungen des Preussischen Allg. Landrechts von dem, bei der Abfassung so thätigen Grosskanzler von Carmer der berühmte Kenner des Handels, der Hamburger Büsch herangezogen worden, welcher in Verbindung mit den Hamburgern G. H. Sieveking und U. Moller, sowie mit dem Lübecker J. H. Gädertz eine Kritik des Gesetzentwurfs ausarbeitete und dem Grosskanzler einsandte. Vergl. Büsch, Darstellung der Handlung (Ausg. v. Normann, Hamburg 1808) I. 605 ff.; sowie Bender, Handelsrecht I. 32.

Ad § 26. Der Napoleonische Code de commerce français ist seit der Kaiserzeit in den wieder von Frankreich 1814 unabhängigen Ländern zum Theil beibehalten, und gilt jetzt in Rheinbaiern, Rheinpreussen, Baden (in einer Umarbeitung von 1809), Luxenburg, Parma, Modena, Lucca (wo noch eine Verordnung vom 6. Mai 1840 die fortdauernde Gültigkeit des Code de c. fr. anerkannte), Kirchenstaat (in einer Ueberarbeitung von 1821; s. § 30), Toskana (s. § 32), Sicilien und Neapel (s. § 33), Sardinien (wo zwar nach der Restauration 1814 der Franz. Code (mit Ausnahme für Genua) abgeschafft, indessen 1843 1. Juli in einer guten Ueberarbeitung unter Benutzung der neueren Französischen Gesetze von 1817, 1833, 1838 und 1841, sowie namentlich der Urtheile des Franz. Cassationshofes wieder-aufgelebt ist; siehe § 31), in Belgien (wo er fortdauernd trotz aller politischen Wechselfälle des Landes in Gültigkeit geblieben ist), Griechenland (in einer treuen Nachbildung 1. Mai 1835), in Haiti (seit 1828), im Lombardisch-Venetianischen Königreich (s. aber § 29), Krakau (seit 1808 bis jetzt), Königreich Polen (für welches wenigstens 1812 eine fast wörtliche offizielle Uebersetzung gemacht wurde; doch scheint dort das Franz. Recht nicht mehr zu gelten), auf den Jonischen Inseln (in einer Ueberarbeitung von 1841).

Die neueren Handelsgesetzbücher Hollands (s. § 23), Spaniens (s. § 34) und Portugals (s. § 35) lehnen sich zwar vorzugsweise an den Code de com. fr. an, sind jedoch in vieler Hinsicht selbstständige Arbeiten. Der Portugisische Código 1833 ist wesentlich eine Umarbeitung des Niederländischen Gesetzentwurfes von 1826.

In Mexico und in einigen Südamerikanischen Staaten gilt jetzt noch die Ordonnanz von Bilboa (s. § 34).

Was in Malta in Bezug auf den Handel Rechtens ist, beruht zum grossen Theil auf Usanz und war oft schwer anzugeben, bis 1841 von einigen Juristen eine Sammlung erschien unter dem Titel: Compendio di Diritto commerciale maltese (Malta 1841).

Vergl. überhaupt A. de Saint-Joseph l. c. p. XIII. und unter den Rubriken der einzelnen Länder p. 137 ff.

Druck von J. Dræger in Berlin, Adlerstr. 9.

